D 9491d
1935
REMOTE STORAGE

Zum Geleit!

Das Jahr 1935 ist das Jubiläumsjahr der deutschen Eisenbahnen.

Am 7. Dezember 1935 ist ein Jahrhundert über die deutschen Lande dahingegangen, seitdem die erste deutsche Eisenbahn in Betrieb genommen wurde. Da soll Rückschau gehalten werden, um mit den Entwicklungsstufen des „Einst" das „Jetzt" zu vergleichen. So soll dieser 9. Jahrgang des Deutschen Reichsbahn-Kalenders unter dem Leitwort stehen:

„100 Jahre deutsche Eisenbahnen."

Die Eisenbahngeschichte hat dem vorigen Jahrhundert verkehrstechnisch zunächst sein Gepräge gegeben. Etwa seit der Jahrhundertwende hat die technische Entwicklung neue Verkehrsmittel hervorgebracht, so daß die Eisenbahnen heute nicht alleiniges Überlandverkehrsmittel sind, sondern ein wichtiges Glied in einem hochentwickelten deutschen Verkehrssystem von Schienenbahnen, Straßen, Autobahnen, Binnenwasserstraßen und Luftverkehrslinien.

Eine wichtige politische Sendung haben die deutschen Eisenbahnen im Laufe des vergangenen Jahrhunderts erfüllt. Sie waren die Pioniere der deutschen Einigung. Leidet auch heute noch unser deutsches Eisenbahnnetz unter den Rückwirkungen engstirniger fürstlicher und parlamentarischer Kleinstaatpolitik, so haben die Schienenstränge doch an den Grenzen der vielen deutschen Bundesstaaten nicht haltgemacht. Sie haben die Mainlinie überwinden helfen.

Das deutsche Eisenbahnwesen, so, wie es war und wurde in seinen mannigfaltigen Erscheinungsformen im Bahnbau, im Fahrzeugbau, im Verkehr, im Betrieb und in seiner Tarifentwicklung, wird in den der Eisenbahngeschichte gewidmeten Blättern dieses Kalenders, denen über die Hälfte dieses Jahrgangs vorbehalten ist, an uns vorüberziehen und zu kritischem Vergleich mit den Bildern und textlichen Ausführungen über die heutigen Leistungen der Deutschen Reichsbahn anregen.

Manch alter Fachmann wird alte, längst nicht mehr geschaute Bekannte wiederfinden, und auch sonst wird mancher Freund der Eisenbahn an alte Eindrücke wieder erinnert werden. Dem berufsstolzen deutschen Eisenbahner werden die geschichtlichen Blätter ein Vermächtnis ehemaliger, vielleicht längst dahingegangener Berufskameraden für seine heutige Tätigkeit bedeuten und ihn in der Durchmessung der zurückgelegten Abschnitte unserer Eisenbahngeschichte über das Unmittelbare des Alltagsdienstes erheben. Auch sein heutiger Dienst wird sich in den Blättern, die dem „Eisenbahner und seiner Reichsbahn" gewidmet sind, widerspiegeln.

Wie „Eisenbahn und Wirtschaft" in ihren Wechselbeziehungen eng aufeinander angewiesen sind, kommt in alten und neuzeitlichen Darstellungen zum Ausdruck.

Alte Stiche und Steinzeichnungen lassen erkennen, wie schon vor vielen Jahrzehnten der deutsche Volksgenosse gern „mit der Eisenbahn durch deutsche Lande" fuhr. Die Reisen, die wir in diesem Jahrgang „mit der Reichsbahn durch deutsche Lande" unternehmen, sollen bewußt dem deutschen Osten gelten. So ist denn die weitaus überwiegende Zahl der Blätter, die unter diesem Leitwort stehen, den schönen und leider oft noch zuwenig bekannten Landschaften der deutschen Ostmark gewidmet. Aber auch die übrigen Bilder und Texte dieses Kennwortes sind für Grenzgebiete in Süd und West vorgesehen.

Bekannt sind die Leistungen der Reichsbahn bei den großen Veranstaltungen des Staates und der Partei. Das Wirken der „Reichsbahn im heutigen Staat" wird in besonderen Blättern dargestellt.

So wird die Brücke geschlagen, die sich über ein deutsches Eisenbahn-Jahrhundert spannt.

Dieser Jahrgang soll einen Ausschnitt bringen aus deutscher Pionierarbeit im Dienste des Verkehrs, einen Vergleich mit dem unermüdlichen Streben der Reichsbahn, auch heute die ihr gestellten Aufgaben mit den technisch vollkommensten Mitteln durchzuführen.

Pressedienst der Deutschen Reichsbahn

...scher Reichsbahn-Kalender

100 Jahre deutsche Eisenbahnen

Dem großen Vorkämpfer der deutschen Eisenbahnen zum Gedächtnis

Januar 1935

1. 1893 Internationales Übereinkommen über Eisenbahn- und Frachtverkehr.
1909 Verstaatlichung der Pfalzbahnen durch Bayern.

2. 1920 Durch Reichsgesetz geht Aufsicht über Reichsbahnen vom Reichseisenbahnamt auf Reichsverkehrsminister über.

1	2
Dienstag	Mittwoch
Neujahr	
SA 8.11 MA 4.11	SA 8.11 MA 5.32
SU 15.55 MU 12.12	SU 15.56 MU 12.47

2

Deutscher Reichsbahn-Kalender

Bahnhofsplatz in Köthen um 1850
Nach einer zeitgenössischen Steinzeichnung

100 Jahre deutsche Eisenbahnen

Reichsbahndirektion Halle (Saale)

Schon im Jahre nach der Eröffnung der ersten Eisenbahn Nürnberg-Fürth setzte auch in Mitteldeutschland eine rege Werbetätigkeit für das neue Verkehrsmittel ein. Die beiden großen Verbindungslinien Nordwest= und Westdeutschland nach Schlesien und Sachsen sowie Ostpreußen-Berlin nach Südwest= und Süddeutschland mußten sich im Raume Halle-Leipzig schneiden. Daneben spielte die Verbindung der vier Großstädte Magdeburg, Halle, Leipzig und Dresden untereinander und mit Berlin eine Rolle. So bildete sich bereits 1835 in Magdeburg eine Gesellschaft zur Erbauung einer Bahn Magdeburg-Halle-Leipzig, von der die erste Teilstrecke bis Schönebeck schon 1839 und die ganze Linie 1840 eröffnet werden konnten. Inzwischen war 1836 in Berlin durch die Berlin=Anhaltische Eisenbahngesellschaft eine Verbindung Berlins mit Leipzig vorbereitet worden. Diese Bahn, die in Köthen an die Magdeburg=Leipziger Bahn anschloß, führte über Jüterbog und Dessau und wurde 1841 vollendet. Danach setzte eine 15jährige Ruhepause ein, nur unterbrochen durch den Bahnbau von Halle-Leipzig nach Thüringen. Mitte der fünfziger Jahre entstand der Plan, einen kürzeren Schienenweg durch Abzweigung von der Jüterbog=Köthener Strecke in Wittenberg über Bitterfeld nach Halle und Leipzig herzustellen. 1859 konnte diese Bahn dem Verkehr übergeben werden. 1867 wurde die Bahn Berlin über Kottbus nach Görlitz eröffnet, die das Oberschlesische Kohlenrevier erfassen sollte und die Verbindung mit der Prag=Wiener Eisenbahn über Glatz anstrebte. Eine weitere Bahn, 1872 in Betrieb genommen, stellte die Verbindung des Industriegebietes und des Rheines über Halle-Kottbus-Guben-Thorn mit Ostpreußen her. Nach dem Kriege 1870/71 unternahm der Preußische Staat den Bau einer Bahn von Berlin über Güterglück-Güsten-Mansfeld nach Blankenheim, wo sie auf die Strecke Halle-Kassel stieß. In die Jahre 1873-75 fällt die Eröffnung der Bahnen Leipzig über Zeitz-Gera nach Thüringen, Berlin-Dresden über Dobrilugk=Kirchhain und die Verbindung Magdeburg-Leipzig über Zerbst-Dessau. – Als man 1895 das preußische Eisenbahnnetz neu ordnete, wurde die Direktion Halle ins Leben gerufen. Seit 1934 gehört das ganze Verkehrsgebiet Leipzig zu ihrem Bereich.

Januar
1935

6

Sonntag
Heilige 3 Könige

6. 1812 Karl von Etzel, Erbauer der ersten württembergischen Eisenbahnen und der Brennerbahn, in Heilbronn geboren.

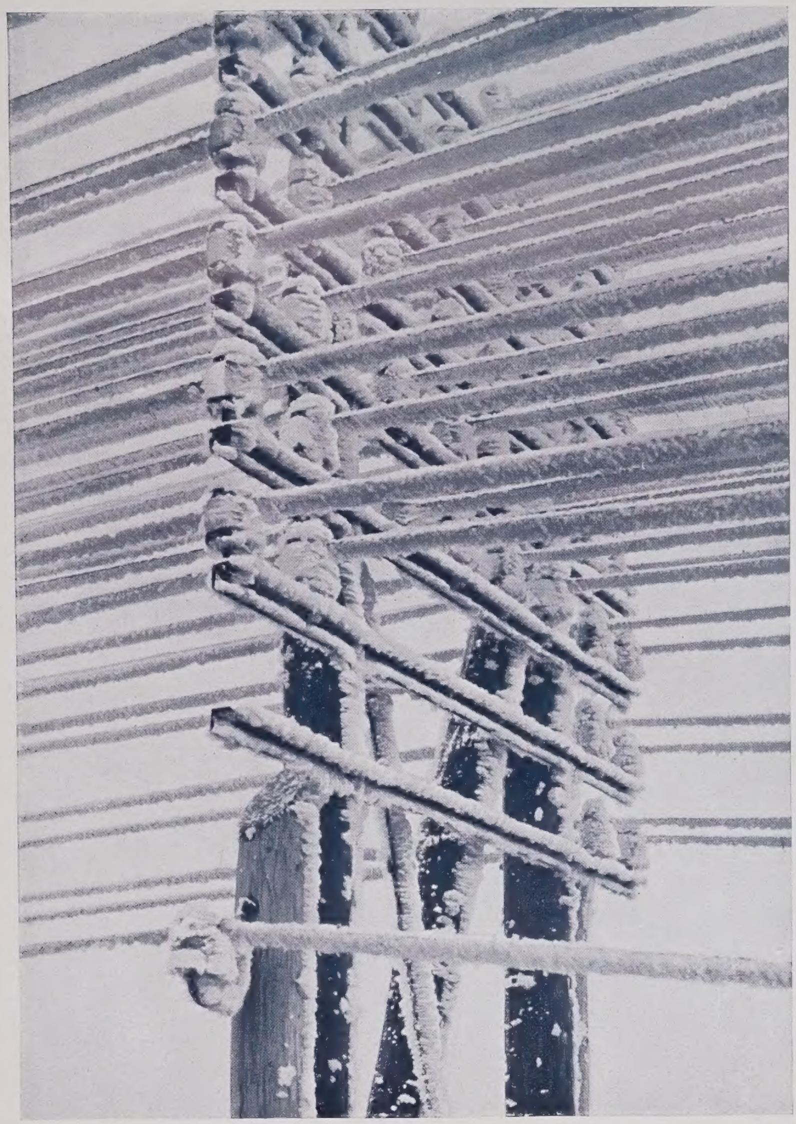
SA 8.10
SU 16.01

MA 9.06
MU 17.49

Digitized by the Internet Archive
in 2025 with funding from
University of Illinois Urbana-Champaign Alternates

https://archive.org/details/deutscherreichsb1935unse

Aus dem Betriebe der Reichsbahn



Rauhreif auf den Fernmeldeleitungen

Das Fernmeldewesen der Reichsbahn

Aus den einfachen optischen Signalen, die die Zugmeldungen von Bahnwärter zu Bahnwärter weitergaben, hat sich das umfangreiche Fernmeldenetz der Reichsbahn entwickelt. Elektrischen Telegraph, Fernsprecher, Fernschreiber und Funk benutzt die Reichsbahn heute, um ihren Betrieb glatt, pünktlich und sicher abzuwickeln. Sie verfügt über mehr als 26000 Telegraphenapparate aller Art, über nahezu 163000 Fernsprecher. Rund 600000 km Fernsprech- und Telegraphenleitungen führen den Schienenstrang entlang und tragen die Meldungen, Nachrichten und Anordnungen weiter.

Januar 1935

7. 1926 Zugtelephonie bei der Reichsbahn eingeführt.
9. 1920 Gründung des Reichsverkehrsministeriums.

7 Montag	8 Dienstag	9 Mittwoch
SA 8.10 MA 9.29	SA 8.09 MA 9.47	SA 8.09 MA 10.02
SU 16.02 MU 19.22	SU 16.04 MU 20.52	SU 16.05 MU 22.18

100 Jahre deutsche Eisenbahnen

Eisenbahn und Postkutsche

Zahlreich sind die zeitgenössischen Darstellungen aus dem Anfang des Eisenbahnzeitalters, die den Abschied von Landstraßenromantik und Postkutsche behandeln.
War die Eisenbahn fast ein Jahrhundert lang das einzige Schnellverkehrsmittel zu Lande, so hat der technische Fortschritt zu Beginn des 20. Jahrhunderts weitere Schnellverkehrsmittel geschaffen. Heute ist die Eisenbahn ein Glied eines hochentwickelten Landverkehrssystems von Schienensträngen und Landstraßen und den neuzeitlichsten aller Überlandwege, den Reichsautobahnen.

Abschied von den München=Augsburger Retourchaisen 1840

Nach einer zeitgenössischen Steinzeichnung

Januar 1935

10. 1920 Interalliierter Befehl teilt Eisenbahndirektion Saarbrücken in zwei selbständige Eisenbahndirektionen (Saarbrücken und Trier).
1920 Eisenbahndirektion Osten gegründet.

11. 1923 Im Ruhrgebiet wegen Besetzung durch französische und belgische Truppen Betrieb der Reichsbahn eingestellt.

10	11	12
Donnerstag	Freitag	Sonnabend
SA 8.08 MA 10.16	SA 8.08 MA 10.30	SA 8.07 MA 10.47
SU 16.07 MU 23.43	SU 16.08 ☽ MU 0.00	SU 16.10 MU 1.06

Mit der Reichsbahn durch deutsche Lande

Zum Abstimmungstag im Saargebiet

Waldumrauschte Bergeshöhen, stromdurchglänzter Wiesengrund, eisenhämmernde Täler, rauchende Schlote, nie rastendes Räderwerk, das ist das Bild jenes heiß umkämpften Landes, in dem sich heute ein Schicksal erfüllen soll. Deutsches Land an der Saar, seit 15 Jahren vom Mutterland getrennt, wird heute seine Wesensart bekennen. Keine Versprechungen, keine Drohungen werden die 830000 Menschen, die es bewohnen, dazu führen können, ihre in Blut und Boden begründete Verbundenheit mit dem deutschen Geschick zu verleugnen.

Tiefblick auf die Saar mit Eisenbahnstrecke Trier–Saarbrücken

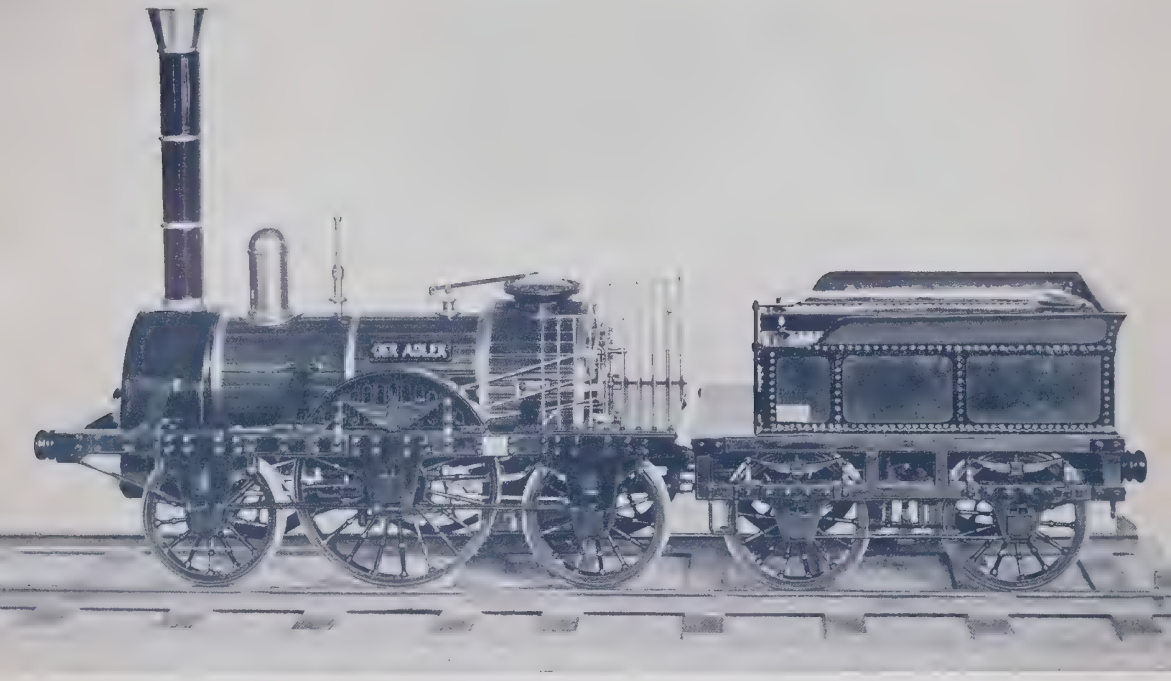
Januar
1935

13

Sonntag

SA 8.06
SU 16.11

MA 11.08
MU 2.28



„Der Adler", Lokomotive der ersten deutschen Eisenbahn Nürnberg–Fürth (nach dem Modell im Deutschen Museum in München)

100 Jahre deutsche Eisenbahnen

100 Jahre Lokomotivbau

„Der Adler" ist die Lokomotive der ersten deutschen Eisenbahn Nürnberg–Fürth, die am 7. Dezember 1835 eröffnet wurde. Die Lokomotive wurde von Stephenson in Newcastle mit einem Kostenaufwand von rund 24000 RM nach heutigem Wert erbaut. Ihre Leistung betrug rund 40 PS, das ist 1/50 der Leistung unserer heutigen schweren Schnellzuglokomotiven. Sie konnte 200 Personen mit einer Geschwindigkeit von 40 km in der Stunde befördern.

Januar 1935

14 Montag	15 Dienstag	16 Mittwoch
SA 8.06 MA 11.34	SA 8.05 MA 12.09	SA 8.04 MA 12.56
SU 16.13 MU 3.47	SU 16.14 MU 5.00	SU 16.16 MU 6.04

100 Jahre deutsche Eisenbahnen

Alte Werkstattfahnen

Traditionspflege

Von jeher waren die Eisenbahner von einem starken Zusammengehörigkeitsgefühl beseelt. Ganz besonders prägte sich dies in der Gemeinschaft der Werkstättenbetriebe aus. So wurden von den Belegschaften der Werkstätten häufig Fahnen als Symbol der Berufskameradschaft beschafft. Die Bilder zeigen eine Fahne der ehemaligen Hanau=Bebraer Eisenbahn aus dem Jahre 1869, eine andere der Werkstätte Eberswalde der ehemaligen Berlin=Stettiner Eisenbahn von 1878 und eine dritte von der Werkstatt der ehemaligen Hinterpommerschen Bahn in Stargard in Pommern. – Als Zeichen der Traditionspflege werden diese Fahnen auch jetzt bei allen festlichen Gelegenheiten, an denen sich die Belegschaften der Werke geschlossen beteiligen, neben den Fahnen der nationalen Erhebung gezeigt.

Januar 1935	17	18	19
	Donnerstag	Freitag	Sonnabend
18. Reichsgründungstag. 1899 Militärtransportordnung eingeführt.	SA 8.03 MA 13.54 SU 16.18 MU 6.54	SA 8.02 MA 15.01 SU 16.19 MU 7.32	SA 8.00 MA 16.13 SU 16.21 MU 7.59

Winterfahrt zur Höhe des Bahnhofs Rennsteig

Mit der Reichsbahn durch deutsche Lande

In den Thüringer Wald

Die Reichsbahn bringt den Reisenden auf der Strecke Erfurt - Ilmenau - Schleusingen - Themar mitten hinein in die Schönheiten des Thüringer Waldes. Wer kennt nicht den sagenumwobenen Rennsteig! Rechts und links dieses alten Grenzpfades erstrecken sich weit die unübersehbaren Wälder mit den stillen Tälern der oberen Ilm, der Nahe, Schleuse und der zu ihnen hineilenden Waldbäche. Idyllische Bergstädtchen, in denen die Kunst der Glasbläserei als Heimindustrie gepflegt wird, liegen zwischen grünen Wiesengründen und bewaldeten Bergwänden.
Aber nicht nur im Sommer lockt der Thüringer Wald. Im Winter, wenn dicker, weicher Schnee die Hänge bedeckt und die Bäume in glitzerndem Rauhreif dastehen, ist hier Gelegenheit, alle Arten von Wintersport zu betreiben.
Keuchend fährt der Zug zum Bahnhof Rennsteig, der höchsten Station auf dieser Strecke, hinan.

Januar
1935

20

Sonntag

SA 7.59
SU 16.22

MA 17.24
MU 8.21

10

100 Jahre deutsche Eisenbahnen

100 Jahre Eisenbahnbau

Magdeburg vor 60 Jahren · Im Hintergrund der Dom
Bild: Bildarchiv des „Magdeburger Generalanzeigers"

Die einstige Grenzfeste gegen den Osten, das Kultur=, Religions= und Wirtschaftszentrum des Mittelalters, Magdeburg, hat schon in der Entwicklungszeit der deutschen Eisenbahnen eine führende Rolle gespielt. Früh wurde die Berlin=Potsdamer Bahn bis Magdeburg verlängert, und weitere Privatbahnlinien wurden von Magdeburg aus nach Halle und Leipzig, dem Harz und Braunschweig ausgeführt. Da die Entwicklung der Eisenbahnen in die Zeit fiel, in der Magdeburg noch seinen Festungscharakter hatte, mußten die Festungsanlagen oft durch Tunnel unterfahren werden.

Das Bild zeigt eine der Stellen, wo die alten Magdeburger Bahnen die Stadtbefestigung durchbrachen.

Januar
1935

21	22	23
Montag	Dienstag	Mittwoch
SA 7.58 MA 18.36	SA 7.57 MA 19.46	SA 7.56 MA 20.56
SU 16.24 MU 8.36	SU 16.26 MU 8.49	SU 16.28 MU 9.01

Ein elektrischer Triebwagen der Studiengesellschaft für elektrische Schnellbahnen aus dem Jahre 1903

100 Jahre deutsche Eisenbahnen

Geschwindigkeitsrekord vor 30 Jahren

Heute, wo die Züge der Reichsbahn mit 120, die Schnelltriebwagen mit 150 und 160 km in der Stunde im planmäßigen Verkehr die Landschaft durcheilen, heute, im Zeitalter der Technik, wo Geschwindigkeit alles zu bedeuten scheint, sei daran erinnert, daß schon vor mehr als 30 Jahren – allerdings nur bei Versuchsfahrten – Höchstgeschwindigkeiten von 210 km in der Stunde erreicht wurden. – Im Jahre 1903 führte die Studiengesellschaft für elektrische Schnellbahnen auf der ehemaligen Militäreisenbahn zwischen Marienfelde und Zossen mit einem elektrischen Triebwagen Versuchsfahrten aus, wobei diese auch heute noch Achtung gebietende Geschwindigkeit auf der Schiene erzielt wurde. Auch die äußere Form des schnellen Wagens würde durchaus noch in die heutige Zeit passen. Der Antrieb erfolgte durch je zwei Motoren, die in den beiden dreiachsigen Drehgestellen untergebracht waren und durch Drehstrom aus seitlich liegenden Fahrleitungen gespeist wurden.

Januar 1935

24. 1884 Preußische Eisenbahndirektion Altona gegründet (Altona-Kieler Eisenbahn geht auf preußischen Staat über).

24	25	26
Donnerstag	Freitag	Sonnabend
SA 7.54 MA 22.05	SA 7.53 MA 23.17	SA 7.52 MA 0.00
SU 16.29 MU 9.13	SU 16.31 MU 9.23	SU 16.33 MU 9.36

12

100 Jahre deutsche Eisenbahnen

100 Jahre deutsche Eisenbahner

Mit der Betriebseröffnung der ersten deutschen Eisenbahnen wurde ein neuer Berufsstand in Deutschland geschaffen. War ursprünglich die Zahl der Eisenbahnbediensteten noch gering, so erforderten die Ausdehnung des Eisenbahnnetzes und die Steigerung des Verkehrs immer mehr Kräfte. Die Eisenbahnen wurden der größte Arbeitgeber Deutschlands. Rechnet man alle deutschen Schienenbahnen zusammen – Reichsbahn, Privatbahnen, Kleinbahnen, Straßenbahnen –, so stehen allein über 1 Million Volksgenossen im aktiven Dienst dieser Verkehrsmittel, ohne Berücksichtigung der im Ruhestand lebenden Beamten und Arbeiter.

Eine besondere Eigenschaft des deutschen Eisenbahners ist seine Berufskameradschaft und die in Eisenbahnerfamilien schon durch Geschlechter hindurch gepflegte Berufsüberlieferung.

Das Bild zeigt einen der ersten deutschen Eisenbahnbeamten der Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn aus dem Jahre 1842. In einem Bericht aus dieser Zeit heißt es: „Als Beamte und Wärter der Bahn sind höfliche und aufmerksame Leute angestellt, die eine zweckmäßige und einfach geschmackvolle Uniform tragen."

Eisenbahnbediensteter der Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn aus dem Jahre 1842
Nach einer zeitgenössischen kolorierten Zeichnung

Januar
1935

27

Sonntag

SA 7.51
SU 16.35

☾

MA 0.31
MU 9.51

Von den Finanzen der Reichsbahn

Deutsche Verkehrs-Kredit-Bank

Ein wichtiges Organ für den Geldverkehr der Reichsbahn ist die Deutsche Verkehrs-Kredit-Bank, die Hausbank der Reichsbahn, deren Betriebe sich mit ihren beiden Tochtergesellschaften, der Reichsbahn-Beschaffungs-G. m. b. H. und der Reichsautobahnen-Bedarfs-G.m.b.H., über das ganze Reichsgebiet erstrecken. Zu ihrem Aufgabenkreis gehört der An- und Verkauf ausländischer Geldsorten, die Einlösung von Kreditbriefen, deutschen Reiseschecks, Registermarkschecks sowie die Stundung von frachtbeträgen und Nebengebühren mittels des Bankstundungsverfahrens. Auf den Bahnhöfen der Großstädte und auf den wichtigsten Grenzbahnhöfen unterhält die Verkehrs-Kredit-Bank 39 Bahnhofswechselstuben, die den Reisenden ununterbrochen, auch Sonntags und in den Nachtstunden, zur Verfügung stehen. 18 000 Verfrachter bedienen sich des Frachtstundungsverfahrens, über 50% aller Frachten laufen über die Stundungskonten der Bank. So spielt die Verkehrs-Kredit-Bank im deutschen Zahlungsverkehr eine erhebliche Rolle und entspricht mit ihren Einrichtungen weitgehend den Bedürfnissen der Reisenden und der Wirtschaft.

Die Bahnhofswechselstuben im Reich

Januar 1935

28	29	30
Montag	Dienstag	Mittwoch
SA 7.49 MA 1.48	SA 7.48 MA 3.07	SA 7.46 MA 4.24
SU 16.37 MU 10.12	SU 16.38 MU 10.41	SU 16.40 MU 11.21

28. 1928 Strecke Königszelt – Breslau in elektrischen Betrieb genommen.
30. 1933 Adolf Hitler wird Reichskanzler.

Großraumwagen vor der Odertalkokerei Deschowitz (Oberschlesien) · Strecke Oppeln – Heydebreck (Kandrzin)
Bild: Berkowski, Hannover

Reichsbahn und Wirtschaft

Großgüterwagen im oberschlesischen Bergbaugebiet

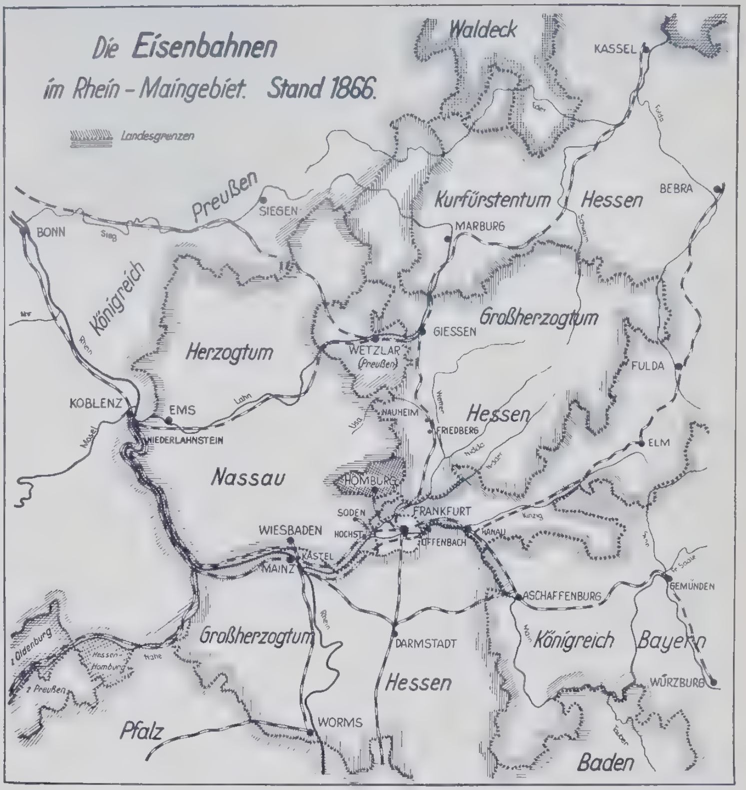
In den Jahren 1930/31 ist im oberschlesischen Kohlenrevier die den Gräflich Schaffgottschen Werken gehörende Odertalkokerei in Deschowitz entstanden. Sie dient der Verkokung der in der Hohenzollern-Grube bei Beuthen anfallenden, für Hausbrand und sonstige Heizzwecke wenig geeigneten backenden Kohle. Großgüterwagenzüge der Reichsbahn befördern die Kokskohle von der Grube zur Kokerei und übernehmen als Rückfracht den auf dem Gelände der Kokerei gewonnenen Sand, der auf der Hohenzollern-Grube zum Spülversatz verwendet wird.

Januar / Febr. 1935	31 Donnerstag	1 Freitag	2 Sonnabend
1. 1897 Preußisch-hessische Eisenbahndirektion Mainz gegründet.	SA 7.45 MA 5.32 SU 16.42 MU 12.20	SA 7.43 MA 6.23 SU 16.44 MU 13.39	SA 7.42 MA 7.03 SU 16.46 MU 15.09

15

100 Jahre deutsche Eisenbahnen

Die „Kleinstaaterei" in der Eisenbahngeschichte



Streckenübersicht der Eisenbahnen im Rhein-Main-Gebiet aus dem Jahre 1866

Wenn auch der Anschluß der süddeutschen Staaten an den Zollverein (1834 bis 1836) die Entwicklung der Eisenbahnen begünstigte, so waren doch die Schwierigkeiten durch die vielen Kleinstaaten recht störend. Der Bau jeder Eisenbahn machte erst den Abschluß einer Reihe von „Staatsverträgen" zwischen den von der geplanten Eisenbahn berührten Staaten notwendig. Auch die Einwirkung der Landesfürsten und der Parlamente war für den Bau und die Linienführung sehr ungünstig. Um die vom Kurfürstentum Hessen-Kassel gebaute Hanau-Bebraer Bahn nicht „das Ausland Hessen-Darmstadt" berühren zu lassen, führte man sie ganz durch kurhessisches Gelände, ein Plan, der den Bahnbau wegen der zu überwindenden Steigungen unnötig verteuerte, und nicht den natürlichen Weg durch das Tal der Fulda. Der damalige Kurfürst von Hessen-Kassel soll den Ausspruch getan haben: „Ich werde meine Bahn doch nicht durch das Ausland führen." Auf ähnliche Einwirkungen soll auch der große Viadukt über das Usatal zwischen Friedberg und Bad Nauheim der Main-Weser-Bahn zurückzuführen sein. Der Großherzog von Hessen wünschte, „daß die Bahn im Osten von Friedberg, dicht an der Burg herführend angelegt werde, damit er vom Schloß aus den Verkehr beobachten könne". Der Kurfürst von Hessen-Kassel dagegen konnte die gleiche Bahn nicht „am Johannisberg in Bad Nauheim vorbeiführen lassen, da er sich dort ein Schloß bauen wolle". Auch in den Parlamenten kämpfte man gegen das „Ausland". So mußte Staatsminister Du Thiel 1838 im Hessischen Landtag die Konzessionierung der Taunusbahn (Frankfurt [Main]-Kassel-Wiesbaden) verteidigen: „Man behauptet, die Mainzer Gesellschaft wolle das Land zugunsten des Auslandes verraten und jeder, der eine abweichende Meinung habe, sei wohl bestochen."

Februar
1935

3

Sonntag

SA 7.40
SU 16.48

MA 7.30
MU 16.43

D=Zug=Wagen nach winterlicher Nachtfahrt
Bild: Karl Richter, Berlin

Aus dem Betriebe der Reichsbahn

Die Reichsbahn im Winter

Kaum ein Verkehrsmittel ist von Witterungseinflüssen so unabhängig wie die Eisenbahn. Sie führt zu jeder Jahreszeit trotz mancher Schwierigkeiten, die auch ihr im Winter erwachsen können, ihren Betrieb planmäßig und in vollem Umfange durch. Wenn langandauernde Kälte, Eis und Schnee Erschwernisse bringen, dann wissen die Eisenbahner durch erhöhte Einsatzbereitschaft, Arbeitsleistung und Aufmerksamkeit diese Schwierigkeiten zu überwinden. Besonders eingesetzte Kräfte halten die Fahrbahn frei von Schnee und sorgen dafür, daß Weichen und Signale gangbar bleiben. Erhöhte Aufmerksamkeit beansprucht der Fahrzeugpark, die Wagen und Lokomotiven. Der während der Fahrt aufgewirbelte Schnee haftet fest an allen Teilen der Untergestelle und überzieht sie mit einer Eiskruste, die auf den Ziel= und Wendebahnhöfen durch Auftauen beseitigt werden muß. Die Heizleitungen werden genau überwacht und beim Abstellen der Wagenzüge sorgfältig entwässert, um ein Einfrieren zu verhüten. So wird der Reisende auch im strengen Winter in seiner Bequemlichkeit kaum eine Minderung spüren.

Februar 1935	4 Montag	5 Dienstag	6 Mittwoch
6. 1882 Bahnhof Friedrichstraße in Berlin eröffnet.	SA 7.39 MA 7.50 SU 16.50 MU 18.18	SA 7.37 MA 8.06 SU 16.52 MU 19.49	SA 7.35 MA 8.22 SU 16.54 MU 21.18

Die erste Eisenbahnbrücke über die Wertach bei Augsburg-Oberhausen
Nach einem Aquarell von Gallus Weber aus dem Jahre 1845

100 Jahre deutsche Eisenbahnen

100 Jahre Eisenbahnbrückenbau

Eisenbahnbrücken aus Holz sind in der ersten Entwicklungszeit der deutschen Eisenbahnen keine Seltenheit. Als ein hölzernes sogenanntes „Sprengwerk" ist die oben wiedergegebene alte Eisenbahnbrücke über die Wertach bei Augsburg erbaut worden. Das Bild stammt aus dem Jahre 1845 und gibt gleichzeitig einen Einblick in die damalige Signaltechnik. Oben an dem einen Widerlager der Brücke ist eine Wärterbude mit zwei Signalen, also eine Art Blockstelle, errichtet.

Februar
1935

7. 1882 Eröffnung der Berliner Stadtbahn.
8. 1878 Ständige Tarifkommission eingesetzt.

7	8	9
Donnerstag	Freitag	Sonnabend
SA 7.33 MA 8.36	SA 7.32 MA 8.54	SA 7.30 MA 9.13
SU 16.56 MU 22.45	SU 16.57 MU 0.00	SU 16.59 MU 0.11

Beim Bahnhof Josephinenhütte, Strecke Hirschberg–Polaun · Im Hintergrund der Reifträger und die Schneegrubenbaude
Bild: K. F. Klose, Breslau

Mit der Reichsbahn durch deutsche Lande

Ins schlesische Grenzgebirge

Weithin die Ebene beherrschend, baut sich das Riesengebirge wie ein natürlicher Wall auf. Es ist immer ein Erlebnis, die Kammlinie am Horizont sich abzeichnen zu sehen. Wir benutzen den elektrischen Zug von Hirschberg nach Schreiberhau, Josephinenhütte oder Jakobsthal, um über den 1362 m hohen Reifträger die Kammwanderung anzutreten.

Februar
1935

10

Sonntag

10. 1838 Erste badische Landtagsberatung über Ausbau eines badischen Bahnnetzes.

SA 7.28
SU 17.01

MA 9.38
MU 1.33

19

100 Jahre deutsche Eisenbahnen

Frachtbrief
der Frachtkarte
Nachnahme fl. kr
empfangen am
der Versender
der württembergischen Staats-Eisenbahn empfangen Sie unter den Bestimmungen der Güter-Transport-Ordnung die unten verzeichneten Güter zur Fracht nach der III Classe.

Der Frachtstücke.				Gewicht in Ctr. und Pfunden 100 à 50 Kilogr. = 1 Centner.		Versicherter Werth.		Inhalt.
Anzahl.	Benennung.	Zeichen	Nummer	Ctr.	Pfd.	fl.	kr	
				1	42			

Rechnung
Ordnungs-Nro
STUTTGART 29 MAI NACHM

Vorderseite — Frachtbrief der Württembergischen Staatsbahnen aus dem Jahre 1848 — Rückseite

Güterbeförderung in der Frühzeit der deutschen Eisenbahnen

Mitte 1836 erhielt eine Nürnberger Brauerei von der Ludwigs=Bahn Nürnberg-Fürth, der ersten deutschen Eisenbahn, die Erlaubnis, zwei Fäßchen Bier gegen eine Vergütung von je 6 Kreuzern nach Fürth zu senden. Damit wurde der Eisenbahn=Güterverkehr in Deutschland eröffnet.

Auf den übrigen Bahnen der Frühzeit, die über längere Strecken führten, spielte der Güterverkehr von vornherein eine wichtige Rolle. Abfertigungs=, Beförderungsdienst und Tarifsystem mußten entwickelt werden. Dabei bereitete das damals noch uneinheitliche deutsche Maß=, Gewichts= und Münzsystem erhebliche Hemmnisse. – Wie ein Frachtbrief der Württembergischen Staatseisenbahn vor 87 Jahren aussah, zeigt das Bild. Interessant ist auch der Aufbau der ersten Gütertarife. Von dem ältesten Gütertarif der Cöln=Mindener Eisenbahn wissen wir, daß er nur zwei Tarifklassen umfaßte, und zwar eine teuere für sogenannte „Kaufmannsgüter" mit einem Satz von 6 Pf. (1/2 Silbergroschen) für die Meile und den Zentner und eine billige Klasse für Rohstoffe mit einem Satz von 3 Pf. (1/4 Silbergroschen für Meile und Zentner). Für Eilgut wurde das Doppelte berechnet. Doch schon im Jahre 1849 wurde der Tarif verfeinert, wie untenstehende Tabelle zeigt.

	Tarif I		Tarif II		Tarif III	Tarif IV	Tarif V
Für den Zentner und die Meile	A 1 2/3–2 ₰ Steinkohlen und Koks	B 2 1/3 ₰ Rohstoffe, Roheisen, Holz usw.	A 3 ₰ Nutz= und Brennholz, Getreide, Kartoffeln, Düngemittel usw.	B 3 1/2 ₰ Kalk, Ziegeln, Steine, Stabeisen usw.	Normal 5 ₰ Kaufmannsware, Baumwolle, Leder, Kaffee, Tabak usw.	Sperrgut 10 ₰ In besonderen Fällen erhöht sich dies. Satz auf 15 ₰ resp. 20 ₰	Eilgut 10 ₰ resp. 15 ₰, 20 ₰

Februar 1935

12. 1877 Reformtarif als Grundlage für deutschen Güterverkehr eingeführt.
1924 Notverordnung schafft Unternehmen „Deutsche Reichsbahn".

11	12	13
Montag	Dienstag	Mittwoch
SA 7.26 MA 10.09 SU 17.03 MU 2.50	SA 7.24 MA 10.52 SU 17.05 MU 3.57	SA 7.22 MA 11.47 SU 17.07 MU 4.53

100 Jahre deutsche Eisenbahnen

Einer der ersten Züge der Leipzig=Dresdener Eisenbahn
Nach einem Bild aus dem Jahre 1837

Reichsbahndirektion Dresden

Bis zum Jahre 1933 deckte sich das Netz der Reichsbahndirektion Dresden fast genau mit dem der ehemaligen Sächsischen Staatseisenbahnen. Das Land Sachsen kann sich rühmen, die zweitälteste Eisenbahn und erste Fern=bahn in Deutschland eröffnet zu haben. Schon 1833 hatte Friedrich List in seiner aufsehenerregenden Flug=schrift: „Über ein sächsisches Eisenbahnsystem als Grundlage eines allgemeinen deutschen Eisenbahnsystems und insbesondere über die Anlegung einer Eisenbahn von Leipzig nach Dresden" die grundlegenden An=regungen gegeben. Als im Jahre 1837 mit den ersten Teilstrecken der Linie Leipzig–Dresden die erste Fern=bahn Deutschlands mit einem Bestand von 2 Lokomotiven und 8 Personenwagen dem Betrieb übergeben war, folgten in den Jahren 1839 bis 1852 die übrigen Hauptschlagadern des sächsischen Eisenbahnnetzes. Wechselvoll war die Geschichte der Strecke Leipzig–Hof, die 1841 als Privatbahn begonnen, nach finanziellen Schwierig=keiten 1851 mit staatlicher Hilfe vollendet wurde. In den Jahren 1844–47 entstand die sogenannte „schlesische Bahn" Dresden–Görlitz und 1845–51 die Elbstrecke Dresden–Bodenbach, während die Bauzeit der Bahn Riesa–Chemnitz in die Jahre 1845–52 fiel. Die Strecken Leipzig–Hof und Riesa–Chemnitz waren damals nach der Zahl und Größe der Kunstbauten als Großtaten des Eisenbahnbaus anzusprechen. Als letzte der großen Linien folgte der stückweise Ausbau der Strecke Dresden–Reichenbach. – Das Jahr 1876 ist ein Wendepunkt in der sächsischen Eisenbahnpolitik. Nach Verstaatlichung zahlreicher Privatbahnen wandte sich der sächsische Staat von nun an dem reinen Staatsbahnbau zu. Er sah es, im Gegensatz zu anderen deutschen Ländern, damals auch als seine Aufgabe an, die verkehrsärmeren Gegenden an das Eisenbahnnetz durch vom Staat betriebene Bahnen anzuschließen. So ist Sachsen zu dem umfangreichen Netz schmalspuriger Bahnen, die noch heute im Betriebe der Reichsbahn sind, gekommen. – Nachdem für die einzelnen Streckenteile des sächsischen Eisenbahnnetzes in der ersten Zeit verschiedene Direktionen den Betrieb geleitet hatten, wurde im Jahre 1869 zur Zusammenfassung verschiedener im Staatsbesitz befindlicher Linien die königliche Generaldirek=tion der Staatseisenbahnen zu Dresden geschaffen. 1920 gingen die Sächsischen Staatseisenbahnen auf das Reich über. Eine grundlegende Änderung erfuhr im Jahre 1934 die Streckeneinteilung im Verkehrsraum Leipzig, wo zur Vereinheitlichung der Verwaltung sämtliche Eisenbahnen dem Direktionsbezirk Halle ange=gliedert wurden.

Februar 1935

14. 1880 Preußischer Staat übernimmt Berlin=Potsdam=Magdeburger Eisenbahngesellschaft.
1880 Verstaatlichung Rheinischer Eisenbahn.
1906 Verkehrs= und Baumuseum Berlin eröffnet.

14	15	16
Donnerstag	Freitag	Sonnabend
SA 7.20 MA 12.51	SA 7.18 MA 14.01	SA 7.16 MA 15.13
SU 17.09 MU 5.33	SU 17.11 MU 6.05	SU 17.13 MU 6.27

Reichsbahn und Fremdenverkehr

Die Reichsbahnzentrale für den deutschen Reiseverkehr (RDV)

Das preisgekrönte Oberammergau-Plakat der RDV und der als Wanderpreis gestiftete Goldpokal

Aus der Notwendigkeit heraus, die durch den Weltkrieg zerrissenen Fäden im Reiseverkehr wieder anzuknüpfen, ist im Jahre 1920 die „Reichsbahnzentrale für den deutschen Reiseverkehr" entstanden. Aufgabe und Ziel dieser Zentrale, die die Mittel für ihre Tätigkeit von der Deutschen Reichsbahn erhält, ist die planmäßige Förderung des Fremdenverkehrs aus dem Auslande nach Deutschland. Wenn auch die deutsche Verkehrswerbung die jüngste unter den großen Reiseländern Europas ist, so darf sie doch heute schon als vorbildlich bezeichnet werden. So konnte im vergangenen Jahre das bekannte, von dem Maler Jupp Wiertz entworfene Oberammergau-Plakat der Reichsbahnzentrale in dem internationalen Wettbewerb für das beste Plakat der Verkehrswerbung, der alljährlich von dem Conseil Central du Tourisme International in Paris veranstaltet wird, mit dem ersten Preis ausgezeichnet werden. Er besteht aus einem von König Fuad I. von Ägypten als Wanderpreis gestifteten fast 3/4 m hohen, etwa 11 kg schweren, aus massivem Gold gearbeiteten Pokal, der einen Wert von 40-50000 RM darstellt. In den Sockel werden die Namen der jeweiligen Besitzer des Wanderpreises eingraviert. Gleichzeitig erhält die preistragende Nation als bleibendes Eigentum eine goldene Plakette, die auf der Vorderseite das Bildnis des Stifters und auf der Rückseite stilisierte Darstellungen altägyptischer Verkehrsmittel zeigt.

Februar 1935

17

Sonntag

SA 7.14
SU 17.15

MA 16.25
MU 6.44

100 Jahre deutsche Eisenbahnen

Die Erste Probefahrt auf der Taunus Eisenbahn zwischen Höchst und Frankfurt a/M oder Bildliche Darstellung wie die Locomotive aus Entkräftung im Niederwalde stille stehen thate wo die Actionairs aussteigen und die sämtliche Wagenburg selbsten nach dem Bahnhofe ziehen u drücken mußten, wobei es viele Stöße und einige zerbrochene Nasen absetzte. Große Unglücksfahrt welche sich am 23ten Juni 1839. bei Nied zugetragen hat. Von einem Augenzeugen treu nach der Natur gezeichnet.

Nach einer zeitgenössischen Steinzeichnung

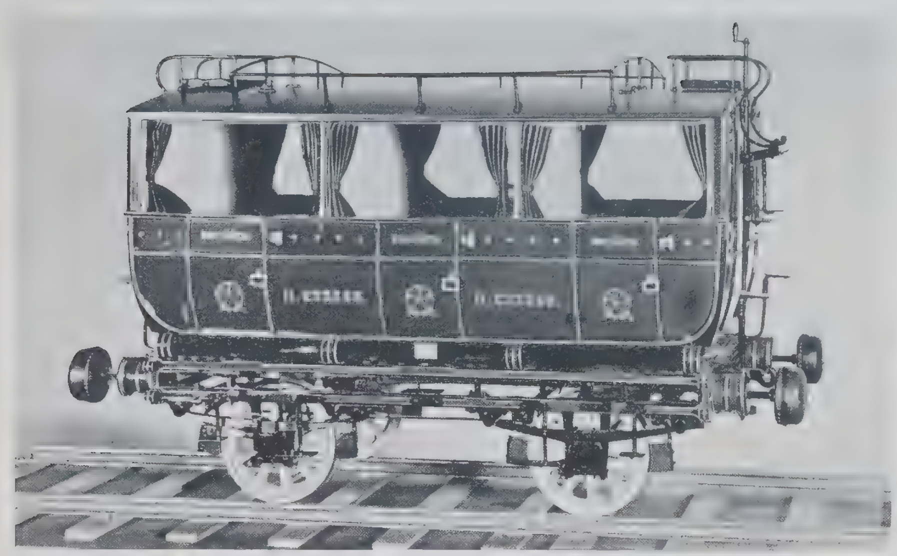
Ehemalige Taunusbahn

Waren schon die Pioniere des Eisenbahngedankens, unter ihnen vor allem Friedrich List, fast durchweg auf Spott und Unverständnis bei der Entwicklung ihrer Pläne gestoßen, und konnten die ersten Bauvorhaben nur unter größten Widerständen verwirklicht werden, so mußten Mißerfolge in den Anfangsjahren der deutschen Eisenbahnen erst recht Spott und Schadenfreude auslösen.

Die obige Darstellung ist ein allerdings von gutmütigem Humor getragenes Spottbild zu der ersten Probefahrt der Taunuseisenbahn von Frankfurt (Main) nach Höchst. Die Lokomotive hatte nicht über die gewünschte Leistungsfähigkeit verfügt und blieb bei der ersten Probefahrt infolge „Entkräftung" stecken. Dieser Vorgang hat dem Zeichner Anlaß gegeben, sich in der Karikatur besonders der Aktionäre der Eisenbahngesellschaft anzunehmen.

Februar 1935

18	19	20
Montag	Dienstag	Mittwoch
SA 7.12 SU 17.17 MA 17.35 MU 6.58	SA 7.10 SU 17.19 MA 18.45 MU 7.10	SA 7.08 SU 17.21 MA 19.54 MU 7.22



Personenwagen 2. Klasse der München=Augsburger Bahn aus dem Jahre 1839

100 Jahre deutsche Eisenbahnen

100 Jahre Eisenbahnwagenbau

Die ersten Personenwagen auf den deutschen Eisenbahnen waren der Form der Kutschen nachgebildet, deren Ausstattung sich nach der Wagenklasse richtete. War man in der 3. Klasse, die vollständig offen war, ganz den Unbilden der Witterung ausgesetzt, so schützten die Reisenden der 2. Klasse Dach und Wetterschutzvorhänge, während die Abteile 1. Klasse vollkommen abgeschlossen und mit Glasfenstern ausgerüstet waren. Das obere Bild zeigt einen derartigen Personenwagen 2. Klasse, das untere Bild einen Wagen 3. Klasse der München=Augsburger Bahn aus dem Jahre 1839.

Personenwagen 3. Klasse der München=Augsburger Bahn aus dem Jahre 1839

Bilder: Verkehrsmuseum Nürnberg

Februar 1935

22. 1793 Friedrich Harkort, der „alte Fritz" Westfalens, Vorkämpfer der Eisenbahnen in Westdeutschland, in Harkorten geboren.

23. 1885 Preußischer Staat übernimmt Strecken der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft.

21	22	23
Donnerstag	Freitag	Sonnabend
SA 7.06 MA 21.06	SA 7.04 MA 22.18	SA 7.02 MA 23.33
SU 17.23 MU 7.34	SU 17.25 MU 7.45	SU 17.26 MU 7.59

24

Blick von der Reichsbahnbrücke über die Oder bei Küstrin auf Straßenbrücke und Schloß Küstrin
Bild: Berkowski, Hannover

Mit der Reichsbahn durch deutsche Lande

Gen Osten

Auf der Ostfahrt von Berlin nach Königsberg ist der erste wichtige Knotenpunkt Küstrin, die Brückenstadt an Oder und Warthe. Von der Eisenbahnbrücke über die Oder folgt der Blick dem Lauf des Stromes mit seinem Schiffsverkehr. Von der Altstadt am Ostufer hebt sich der Schloßbau ab, der den tragischsten Abschnitt der Jugendgeschichte Friedrichs des Großen erlebt hat.
Küstrin ist die Pforte zur Neumark, durch die die Ostbahn auf 100 km Länge hindurchführt.

Februar
1935

24

Sonntag

SA 7.00
SU 17.28

MA 0.00
MU 8.17

25

Ein Schnellzug in den Straßen Hamburgs um 1890

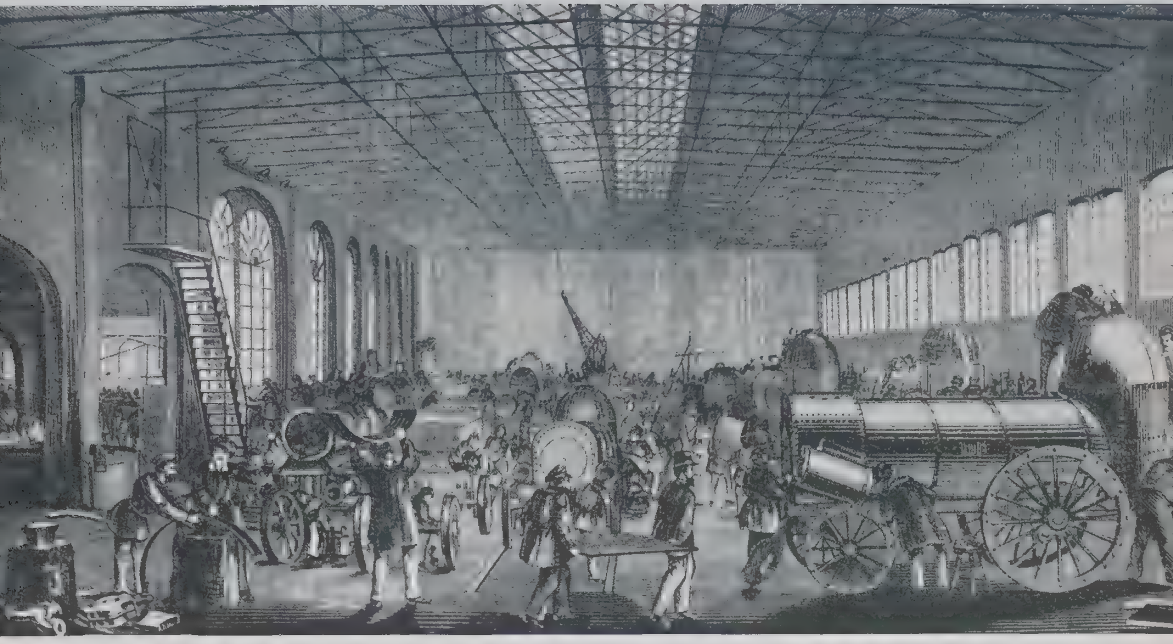
100 Jahre deutsche Eisenbahnen

Ein Schnellzug auf öffentlicher Straße

Unter der Zersplitterung der verschiedenen Eisenbahnverbindungen hatte das Wirtschafts-gebiet Hamburg lange zu leiden. Noch von jeder der alten Eisenbahngesellschaften rührte ein Bahnhof her. Erst bei Eröffnung des Hamburger Hauptbahnhofs am 5. Dezember 1906 konnten die in Hamburg einmündenden Linien in einem zentralen Personenbahnhof zu-sammengefaßt werden.

Das Bild zeigt die Überführung eines Kölner Schnellzuges von dem ehemaligen Kloster-torbahnhof in Hamburg nach dem Hannoverschen oder Venloer Bahnhof am Lohseplatz. Rechts ist der Berliner Bahnhof erkennbar; im Hintergrund der Klostertorbahnhof. Die Züge durchfuhren öffentliche Straßen auf eine Länge von 800 Metern. Erst nach Eröffnung des Hamburger Hauptbahnhofs konnten diese Fahrten, die der Überführung der zwischen Altona und Hannover bzw. Bremen verkehrenden Züge dienten, aufgehoben werden.

Februar 1935	25	26	27
	Montag	Dienstag	Mittwoch
	SA 6.58 MA 0.50 SU 17.30 MU 8.42	SA 6.56 ☾ MA 2.05 SU 17.32 MU 9.17	SA 6.54 MA 3.15 SU 17.34 MU 10.06



Borsigs Eisengießerei und Maschinenbauanstalt im Jahre 1848
Bild: Historia-Photo, Berlin

100 Jahre deutsche Eisenbahnen

100 Jahre Lokomotivbau

Mit dem Beginn des Eisenbahnzeitalters entwickelten sich in Deutschland im Zusammenhang mit den Bedürfnissen des Eisenbahnbetriebes völlig neue Industrien. Besondere Bedeutung gewannen die Lokomotiv- und Waggonfabriken. Mußten ursprünglich Lokomotiven und Wagen aus England, dem Mutterland der Eisenbahnen, bezogen werden, so machte sich das deutsche Gewerbe dank des Wagemutes führender Gründerpersönlichkeiten bald vom Ausland unabhängig.

Wie es vor nahezu 90 Jahren in einer Lokomotivbauanstalt aussah, zeigt obiges Bild aus dem „Montageraum" der Borsigschen Maschinenbauanstalt. Vier Jahre nach ihrer Gründung lieferte diese Firma im Jahre 1841 die erste Lokomotive an die Berlin-Anhalter Bahn. Weit über 14000 Lokomotiven sind von diesem Werk im Laufe der Jahre gebaut worden.

Februar/März
1935

28	1	2
Donnerstag	Freitag	Sonnabend
SA 6.51 MA 4.13	SA 6.49 MA 4.55	SA 6.47 MA 5.27
SU 17.35 MU 11.12	SU 17.37 MU 12.34	SU 17.39 MU 14.05

Aus dem Betriebe der Reichsbahn

Die Bahnschranke

Altertümlich und an die gute alte Zeit des Schlagbaumes erinnernd, mutet heute den Großstädter der Schrankenbaum an, der den Bahnkörper von der Straße abschließt, sobald ein Zug auf dem Schienenstrang naht. Die Reichsbahn bemüht sich zwar bei allen Bahnhofsum- und -neubauten und im Zuge verkehrsreicher Landstraßen, den Wegübergang in Schienenhöhe zu beseitigen und durch Über- oder Unterführungen zu ersetzen. Doch im gesamten Reichsbahngebiet bestehen noch nahezu 34 000 Übergänge, die durch Schranken abgeschlossen werden. Sie sind für den Straßenverkehr zweifellos unbequem und schützen ihn auch nicht unbedingt vor jeder Gefahr. Ihre Beseitigung ist im Grunde eine Kostenfrage, die schwer zu lösen ist, bei der auch die Wegeeigentümer und Wegebenutzer werden mitzuhelfen haben.

So wird der Kraftfahrer damit rechnen müssen, daß er auch weiterhin, besonders auf dem flachen Lande, hin und wieder durch Schrankenbäume aufgehalten wird, die ihm durch weithin erkennbare Warnzeichen angekündigt werden und ihn zur vorsichtigen Annäherung mahnen.

Lokomotive vor der Bahnschranke

Bild: Dr. P. Wolff, Frankfurt (M.)

März
1935

3

Sonntag

SA 6.45
SU 17.41

MA 5.51
MU 15.38

28

Die Reichsbahn im Regensburger Fasching 1934

Die Eisenbahner und ihre Reichsbahn

Werbedienst zur Faschingszeit

Am Regensburger Faschingszug 1934 beteiligte sich auch die dortige Reichsbahndirektion. Sie verband damit eine wirkungsvolle Werbung für die Sonntagsrückfahrkarten. Den Wagen der Reichsbahn, der einen „fliegenden Regensburger" darstellte, begleiteten viele Eisenbahner mit einer Musikkapelle. Sie trugen an den Hüten große Karten aus Pappe in der Form von Sonntagsrückfahrkarten. Auch am Wagen selbst waren solche Karten abgebildet. Diese Art der Werbung hat bei den zahlreichen Zuschauern starken Anklang gefunden.

März 1935	4	5	6
	Montag	Dienstag	Mittwoch
	SA 6.42 MA 6.10	SA 6.40 MA 6.25	SA 6.37 MA 6.41
	SU 17.43 MU 17.11	SU 17.44 MU 18.42	SU 17.46 MU 20.12

Hochöfen und Eisenfabrik der Gesellschaft Phoenix in Ruhrort im Jahre 1853
Bild: Vereinigte Stahlwerke AG, Dortmund

Eisenbahn und Wirtschaft

Gleisanschlüsse vor 40 Jahren

Eisenbahn und Wirtschaft waren von jeher miteinander aufs engste verbunden. Fällt doch auch die Entwicklungszeit der deutschen Eisenbahnen mit dem beispiellosen Aufschwung der deutschen Industrie zusammen. Durch Privatgleisanschlüsse erleichterten schon früh die Eisenbahnen den Werken die unmittelbare Zuführung ihrer Rohstoffe in den Werkshof und die Abfuhr ihrer Erzeugnisse über die Schienenstrecken. Bei dem Wettstreit der drei verschiedenen großen Eisenbahngesellschaften im Ruhrgebiet bemühte sich fast jede einzelne Bahngesellschaft um den Anschluß eines Werkes an ihr Gleisnetz, um die Frachten an sich zu ziehen. Hier hat erst die große Verstaatlichungsaktion Preußens regelnd eingegriffen.

Das Bild zeigt die Hochöfen und Eisenfabrik der Gesellschaft Phoenix in Ruhrort vor 80 Jahren. Übergangsbahnhof und Gleisanschluß waren schon damals bekannte Begriffe. Welch ungeahnte Entwicklung hat dieses Gebiet Westdeutschlands verkehrstechnisch und industriell in den Jahren bis zum Beginn des Weltkrieges genommen!

März 1935	7	8	9
	Donnerstag	Freitag	Sonnabend
	SA 6.35 MA 6.57	SA 6.33 MA 7.16	SA 6.31 MA 7.40
	SU 17.48 MU 21.41	SU 17.50 MU 23.09	SU 17.52 MU 0.00

30

Reichsbahn und Technik

Das neue Gesicht der Lokomotive

Eine neue Schnellzuglokomotive von vorn

Mit der Einführung der hohen Geschwindigkeiten auf dem Schienenweg werden auch die Fahrzeuge der Reichsbahn in ihrer äußeren Form eine Neugestaltung erfahren, da der Luftwiderstand bei großen Geschwindigkeiten einen außerordentlich hohen Anteil des Fahrwiderstandes ausmacht. Das Bestreben geht deshalb dahin, diesen Widerstand durch Annäherung an die Stromlinienform herabzusetzen.
Bekannt ist die schnittige Form des „Fliegenden Hamburgers", der als erstes Schienenfahrzeug der Reichsbahn in Stromlinienform gebaut wurde. Als ersten Versuch, auch den Lokomotiven diese den Luftwiderstand vermindernde Form zu geben, hat die Reichsbahn die Rauchkammertür und die Führerhausvorderwand einer normalen Schnellzuglokomotive stromlinienförmig ausgebildet und auch das Triebwerk verkleidet. Ferner ist im vergangenen Jahre eine Reihe neuer Lokomotiven mit vollständiger Stromlinienverkleidung, die eine Stundengeschwindigkeit von 140 und 150 km entwickeln sollen, in Auftrag gegeben worden. Die geeignete Form der Verkleidung fand man durch eingehende Versuche im Windkanal der aero-dynamischen Versuchsanstalt Göttingen.

März
1935

10

Sonntag

10. 1853 Erstes preußisches Patent auf Luftdruckbremse für Eisenbahnzüge.
1919 Staatsvertrag über Verreichlichung zwischen Reich und den 8 ehemaligen Eisenbahnländern abgeschlossen.

SA 6.28
SU 17.53

MA 8.09
MU 0.31

100 Jahre deutsche Eisenbahnen

Königliche Ostbahn.

Die Bahn von Königsberg bis Stallupönen wird am 6ten Juni d. J. dem regelmäßigen Betriebe übergeben werden. Mit dem genannten Tage tritt der gegenwärtige Fahrplan der Ostbahn außer Anwendung und statt desselben folgender neuer Fahrplan in Kraft:

A. Haupt-Cours.

Richtung Frankfurt-Stallupönen.

Stationen	I. Schnellzug U. M.	III. Personenzug U. M.	V. Güterzug mit Personenbeförderung U. M.	IX. Local-Personenzug U. M.	XI Local-Güterzug mit Personenbeförderung U. M.
	Abends	Morgens	Nachmittags		Abends
Berlin Abfahrt	1. 45	[illegible] 45			
Frankfurt "	12 52	10 59	3 40		8 5
Landsberg Ankunft	2 35	1 6	7 45		11 53
Kreuz "	4	2 57	11 27		Abends
			Abends / Morgens		
Abfahrt	4 10	3 27	4 37		
Bromberg "	7 29	7 31	1 58		
Dirschau Ankunft	10 14	10 33	[illegible] 9		
			Abends / Morgens	Nachmittags	
Abfahrt	10 24	10 31	6 27	4 39	
Königsberg Ank.	2 26	4 17	[illegible] 40	9 35	
			Abends / Morgens		
Abfahrt	2 [illegible]	4 [illegible]	6 3	9 50	
Gumbinnen Ank.	5 52	[illegible] 41	1 54	1 39	
Stallupönen Ank.	6 34	9 34	3 36	Nachts	
	Abends	Vormitt	Nachmittags		

Richtung Stallupönen-Frankfurt.

Stationen	II Schnellzug U. M.	IV Personenzug U. M.	VI Güterzug mit Personenbeförderung U. M.	X Local-Personenzug U. M.	XII Local-Güterzug mit Personenbeförderung U. M.
	Vormitt	Abends	Mittags		
Stallupönen Abf.	10 41	6 3	12 14	Morgens	
Gumbinnen Abf.	11 18	8 51	1 55	4 26	
Königsberg Ank.	1 59	12 27	9 8	7 53	
			Abends / Vormittags		
Abfahrt	2 22	12 57	11 30	8 8	
Dirschau Ankunft	6 18	6 1	10 34	12 51	
			Abends / Morgens	Mittags	
Abfahrt	6 28	6 21	6 43		
Bromberg Abf.	9 22	1 31	3 [illegible]		
Kreuz Ank.	12 10	2 30	11 14		
			Abends / Morgens		Morgens
Abfahrt	12 20	3 [illegible]	1 21		
Landsberg	1 37	4 52	8 50		5 7
Frankfurt Ankft	3 16	[illegible] 17	1 37		9 25
Berlin "	5 15	9 13	Mittags		Vormittags
	Morgens	Abends			

B. Neben-Cours.

Richtung Dirschau-Danzig.

Stationen	I Personenzug U. M.	III Personenzug U. M.	V Güterzug mit Personenbeförderung U. M.	VII Local-Personenzug U. M.	X. Local-Güterzug mit Personenbeförderung U. M.
	Vorm.	Abends	Morgens	Abends	Mittags
Dirschau Abfahrt	10 30	10 59	6 34	6 33	1 1
Danzig Ankunft	11 29	11 58	8 16	7 32	2 22

Richtung Danzig-Dirschau.

Stationen	II. Personenzug U. M.	IV. Personenzug U. M.	VI. Güterzug mit Personenbeförderung U. M.	VIII. Local-Personenzug U. M.	IX. Local-Güterzug mit Personenbeförderung U. M.
	Nachm.	Morgens	Abends	Vormittags	Nachmittags
Danzig Abf.	5 12	6 5	8 26	9 —	3 4
Dirschau Ank.	6 13	6 6	10 12	10 1	4 29

Der am 6ten Juni c. Abends 10 Uhr 45 Minuten von Berlin abgehende Schnellzug I. wird bereits nach dem neuen Fahrplan befördert, während die Beförderung des an demselben Tage um 8 Uhr 30 Minuten Vormittags von Berlin abgehenden Personenzuges III nur auf der Strecke Dirschau Stallupönen nach dem neuen Fahrplane stattfindet.

Der zwischen Danzig und Gumbinnen gehende Lokal-Personenzug wird zum ersten Male am 6ten Juni c. 4 Uhr 26 Minuten Morgens von Gumbinnen abgelassen.

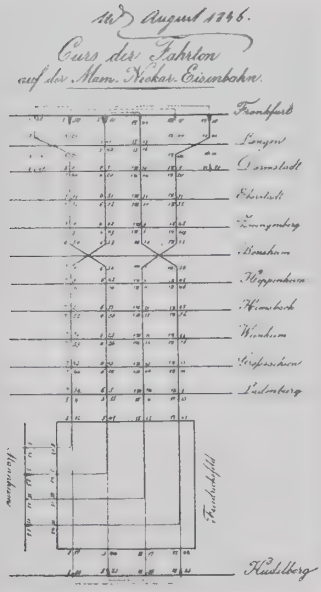
Das Nähere ist aus den auf allen Stationen käuflich zu habenden neuen Fahrplänen zu ersehen.

Bromberg, den 28sten Mai 1860

Königliche Direktion der Ostbahn.

Anzeige aus der „Königsberger Hartungschen Zeitung" Nr. 127 vom 2. Juni 1860

Alte Fahrpläne



Bildfahrplan der Main-Neckar-Eisenbahn aus dem Jahre 1846

Aus dem Bildarchiv des Rheinischen Museums in Köln

Die Zahl der Züge auf den ersten deutschen Eisenbahnen war den Verkehrsbedürfnissen entsprechend naturgemäß noch gering. Zunächst waren auch nur einzelne unzusammenhängende Strecken erbaut worden, so daß bei der Fahrplanbearbeitung auf Anschlüsse noch keine Rücksicht genommen zu werden brauchte. Erst mit wachsendem Verkehr wurde die Zugzahl vergrößert und bei dem allmählichen Zusammenschluß des Eisenbahnnetzes und der Vereinheitlichung der Betriebsführung die Fahrplanbearbeitung schwieriger. Meist wurden in einfachen Ankündigungen in Zeitungen die Fahrpläne veröffentlicht. Einen verhältnismäßig reichen Fahrplan enthält schon die oben wiedergegebene Ankündigung der Königlichen Ostbahn zur Eröffnung der Strecke Königsberg–Stallupönen. Daß auch die bildliche Form des Fahrplans schon früh angewandt wurde, zeigt die nebenstehende Fahrplantafel der Main-Neckar-Eisenbahn aus dem Jahre 1846.

März 1935

13. 1843 Eisenbahndirektion Hannover gegründet.
1930 Novelle zum Reichsbahngesetz vom 30. 8. 1924.

11	12	13
Montag	Dienstag	Mittwoch
SA 6.26 MA 8.49	SA 6.24 MA 9.41	SA 6.22 MA 10.43
SU 17.55 MU 1.44	SU 17.57 ☽ MU 2.46	SU 17.59 MU 3.32

Rheingoldwagen auf dem „fahrbaren Anschlußgleis"
Bild: Taubert-Neumann, Berlin

Das Straßenfahrzeug der Deutschen Reichsbahn

Als ein wichtiges Mittel, den Verkehr aufzulockern und den Verkehrtreibenden größere Erleichterungen zu gewähren, hat sich das neue Straßenfahrzeug der Reichsbahn, das die Beförderung von Eisenbahnwagen gestattet, bewährt. Diente das Straßenfahrzeug zunächst nur als fahrbares Anschlußgleis solchen Verfrachtern und Empfängern, die in ihrem Fabrikhof keinen eigenen Gleisanschluß besitzen und denen der Güterwagen vor die Haustür gefahren wird, so konnte bei der Beschickung der Ausstellung „Deutsches Volk, deutsche Arbeit" in Berlin 1934 das Fahrzeug auch mit Erfolg zur Beförderung von D=Zug=Wagen herangezogen werden. Dann fuhren sogar Speise= und Schlafwagen und die Salonwagen des Rheingoldzuges auf 32 gummibereiften Rädern mitten durch eine der Hauptverkehrsstraßen Berlins nach dem Ausstellungsgelände der Stadt. Das ansehnliche Gewicht von 77500 kg, das zu befördern war, verteilt auf die 32 Räder, ergab für jedes Rad die belanglose Last von 2400 kg, die keinem Stadtpflaster schadet.
Das Bild zeigt, wie ein Rheingoldwagen mit einem seiner Drehgestelle auf das Straßenfahrzeug übergeht.

März
1935

14	15	16
Donnerstag	Freitag	Sonnabend
SA 6.19 MA 11.51	SA 6.17 MA 13.02	SA 6.14 MA 14.14
SU 18.01 MU 4.07	SU 18.02 MU 4.31	SU 18.04 MU 4.51

Mit der Eisenbahn durch deutsche Lande

Viadukt über die Elster bei Ammendorf 1846
Nach einem zeitgenössischen Stich

Von Halle ins Saaletal vor 89 Jahren

Die Strecke Halle–Erfurt, die durch den schönen Abschnitt des Saaletales an Weißenfels, Naumburg, Kösen, der Rudelsburg und der Burg Saaleck vorbeiführt, ist ein Teil der ehemaligen Thüringischen Eisenbahngesellschaft, die in Gerstungen Anschluß an das Hessische Eisenbahnnetz fand.
Man erkennt auf dem Bild, daß dort, wo heute wichtige Industrien ihren Standort haben, vor nahezu 90 Jahren die Landschaft noch unberührt war. Kurz südlich von Halle führt dieser Viadukt über die Elster, über die der Zug in gemütlichem Tempo hinwegfährt.

März
1935

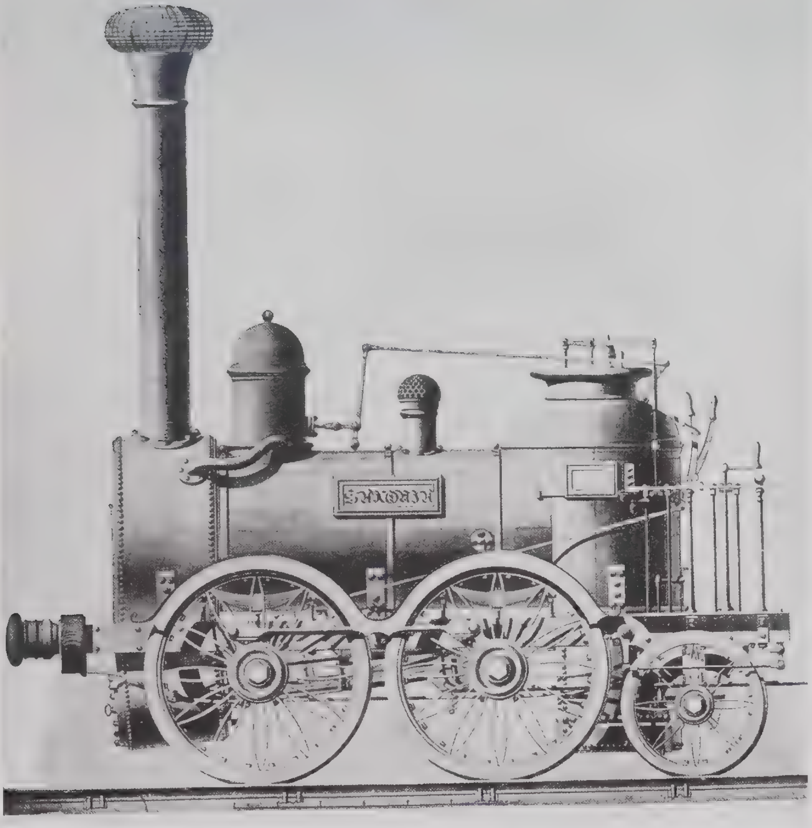
17

Sonntag
Heldengedenktag

SA 6.12
SU 18.06

MA 15.24
MU 5.05

34



„Saxonia",
die erste in Deutschland
gebaute Lokomotive

100 Jahre deutsche Eisenbahnen

100 Jahre Lokomotivbau

Wie das Eisenbahnwesen von England seinen Ausgang nahm, so waren auch die ersten Dampflokomotiven, die die deutschen Strecken befuhren, englischen Ursprungs. Aber bereits 1838 hatte die Maschinenfabrik Übigau-Dresden nach den Plänen von Professor Schubert eine brauchbare deutsche Dampflokomotive entwickelt. Sie erhielt den Namen „Saxonia". Mit ihr wurde 1839 die gesamte Strecke Leipzig-Dresden eröffnet. Es ist bemerkenswert, daß wir hier zur Erhöhung des Reibungsgewichts bereits zwei miteinander gekuppelte Antriebs-Achsen finden. Die Lokomotive hat 18 Jahre lang Dienst getan.

März 1935	18	19	20
	Montag	Dienstag	Mittwoch
	SA 6.10 MA 16.34	SA 6.08 MA 17.44	SA 6.05 MA 18.55
	SU 18.08 MU 5.18	SU 18.10 MU 5.31	SU 18.11 MU 5.42

Die versammelte Belegschaft des Reichsbahn-Ausbesserungswerks Leinhausen hört den Führer am 21. März 1934

Bild: Berkowski, Hannover

Die Reichsbahn im neuen Staat

Reichsbahn und Arbeitsbeschaffung

Mit allen Kräften ist die Reichsbahn an die Aufgabe herangegangen, den Kampf der Reichsregierung gegen die Arbeitslosigkeit zu unterstützen. Durch Aufbringung umfangreicher zusätzlicher Mittel konnte sie es erreichen, daß für das Jahr 1933 etwa 1,4 Milliarden RM und im Jahre 1934 etwa 1,5 Milliarden RM einschließlich der Löhne der eigenen Bahnunterhaltungs- und Werkstättenarbeiter für Arbeitsbeschaffungen ausgegeben wurden. Dadurch finden insgesamt ungefähr 700000 Volksgenossen in Industrie und Handwerk Arbeit und Brot. Unter diesen verdanken allein rund 300000 Mann ihre Arbeitsstellen den zusätzlichen Beschaffungsmaßnahmen der Reichsbahn. – Auch ihr eigenes Personal hat die Reichsbahn bewußt verstärkt, um weiteren Volksgenossen in ihrem Betriebe Arbeit und Brot zu geben. – Als der Führer und Reichskanzler am 21. März vorigen Jahres den Beginn der Arbeitsschlacht für das Jahr 1934 verkündete, lauschten in allen Werkstattbetrieben der Reichsbahn die Eisenbahn-Arbeiter und -Beamten seinen Worten. Das Bild zeigt die Belegschaft des Reichsbahn-Ausbesserungswerks Hannover-Leinhausen, wie sie in ihrem großen Werkstattraum versammelt ist.

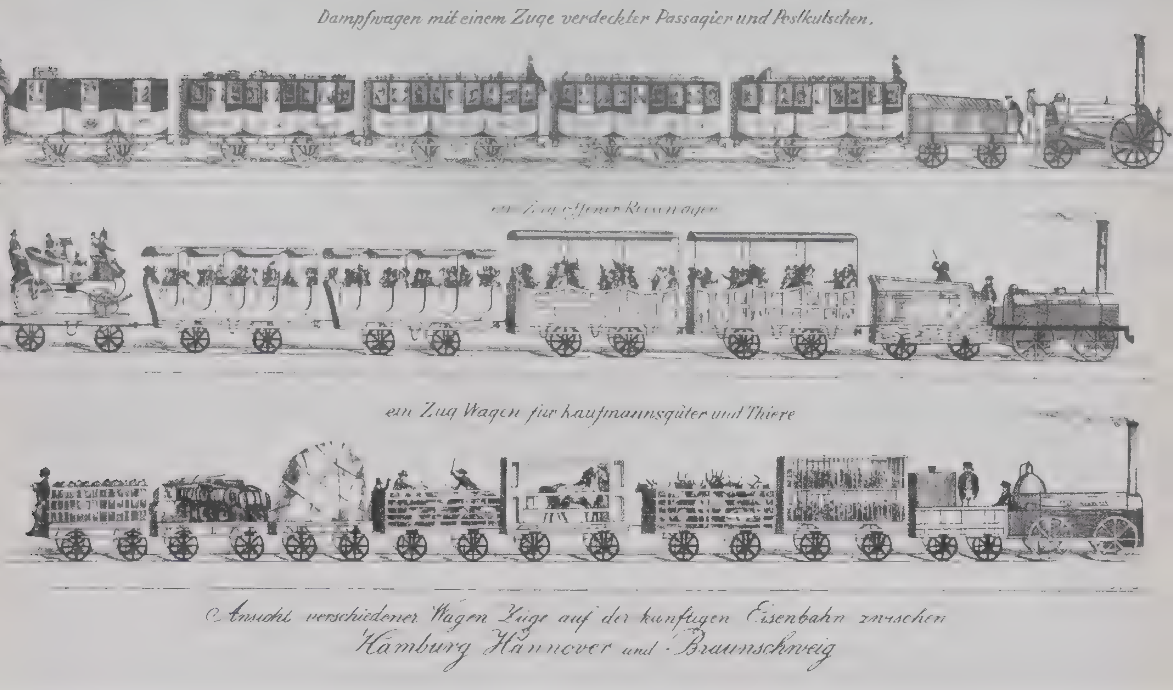
März 1935

21. 1933 Tag von Potsdam.

21	22	23
Donnerstag	Freitag	Sonnabend
SA 6.03 MA 20.07	SA 6.01 MA 21.22	SA 5.59 MA 22.38
SU 18.13 MU 5.53	SU 18.15 MU 6.08	SU 18.17 MU 6.25

36

100 Jahre deutsche Eisenbahnen



Historische Verkehrswerbung aus dem Jahre 1842
Nach einem zeitgenössischen Kupferstich

Werbedienst von einst

Schon früh haben die deutschen Eisenbahnen die Verkehrswerbung gepflegt. Vielfach wurden bereits vor Eröffnung einer Eisenbahn Werbeblätter herausgegeben, um das damals des Reisens mit der Eisenbahn oft noch unkundige Publikum auf die neue Art der Personenbeförderung vorzubereiten. Auch auf den Güterverkehr erstreckte sich diese Verkehrswerbung. Das obige Bild gibt eine Ansicht verschiedener Wagenzüge auf der geplanten Eisenbahn zwischen Hamburg, Hannover und Braunschweig aus dem Jahre 1842 wieder. Verdeckte Passagier- und Postkutschen, offene Reisewagen und Wagen für „Kaufmannsgut und Tiere" sollten dem Verkehr zur Verfügung gestellt werden.

März
1935

24

Sonntag

SA 5.56
SU 18.18

MA 23.53
MU 6.48

Unterfahrung der Spree im Zuge der Berliner Nord=Süd=S=Bahn

Die Reichsbahn in der Arbeitsschlacht

Die Berliner Nord=Süd=S=Bahn

Durch den Bau einer unterirdischen Eisenbahnverbindung zwischen dem Stettiner Vorortbahnhof und dem Anhalter Bahnhof werden die nördlichen und südlichen Berliner Vorortstrecken miteinander verbunden. Die Reichsbahn hat mit diesem Bau vor allem auch den Kampf gegen die Arbeitslosigkeit in der Reichshauptstadt selbst aufgenommen. Insgesamt sind 140 Millionen RM für dieses Bauvorhaben vorgesehen. 1800000 cbm Erdmassen sind im Verlauf der Arbeiten zu bewegen, 440000 cbm Beton, 40000 t Eisen werden eingebaut, 60000 cbm Holz und zum Schutze der Bauwerke gegen Wassereinbruch 335000 qm Dichtungsmaterial wird der Bau erfordern.

Die neue Bahn wird die Spree am Weidendamm in 11 m Tiefe unterfahren. Das Bild zeigt die Inangriffnahme der Bauarbeiten an dieser Stelle.

März 1935	25	26	27
	Montag	Dienstag	Mittwoch
	SA 5.54 MA 0.00	SA 5.51 MA 1.04	SA 5.49 MA 2.05
	SU 18.20 MU 7.19	SU 18.21 MU 8.02	SU 18.23 ☾ MU 9.01

38

Entdeckung auf dem Streckengang
Bild: Löhnberg, Schüttorf

Aus dem Betriebe der Reichsbahn

Ein Idyll neben dem Gleise

Bekannt ist, daß sandige Bahneinschnitte und Dämme gern von Kaninchen als Wohnstätte aufgesucht werden. Im Morgengrauen oder bei Anbruch der Dämmerung sieht der vorbeifahrende Reisende oft die dunkeln Tiere ihre lustigen Sprünge auf der Böschung ausführen, wenn sie ihren Bau verlassen haben und auf Nahrungssuche gehen. Die kleinen, munteren Nager graben tiefe Gänge in die Dämme und können so zuweilen den Bestand des Bahnkörpers gefährden und zur Plage werden.

Ein frohes Erlebnis war es sicher für den Eisenbahner, als er auf seinem Streckengang neben dem Gleis in dem eilig zusammengerafften Nest die drei jungen Häschen entdeckte. Liebevoll hat er sie in Sicherheit gebracht, damit die jungen Tiere durch vorüberfahrende Züge nicht gefährdet werden.

März
1935

	28	29	30
	Donnerstag	Freitag	Sonnabend
28. 1882 Preußisches Gesetz über Erwerb von Privatbahnen durch Staat.	SA 5.47 MA 2.51 SU 18.25 MU 10.16	SA 5.44 MA 3.27 SU 18.27 MU 11.39	SA 5.42 MA 3.52 SU 18.28 MU 13.08

Der einstige Ludwigs-Bahnhof in Nürnberg
Nach einer zeitgenössischen Zeichnung

100 Jahre deutsche Eisenbahnen

Das älteste Bahnhofsgebäude in Deutschland

Wohl eine der ältesten Eisenbahnanlagen in Deutschland, die ein Jahrhundert überdauert haben, ist der Ludwigs-Bahnhof am „Plärrer" in Nürnberg, von wo aus die deutsche Eisenbahn am 7. Dezember 1835 ihren Siegeszug antrat. Während die Ludwigs-Eisenbahn im Jahre 1922 ihren Betrieb einstellen und einer elektrischen Schnellstraßenbahn weichen mußte, steht das Gebäude heute noch.

März
1935

31

Sonntag

SA 5.39
SU 18.30

MA 4.12
MU 14.38

Die ältesten Frankfurter Bahnhöfe
Nach einer zeitgenössischen Steinzeichnung

100 Jahre deutsche Eisenbahnen

Reichsbahndirektion Frankfurt (Main)

Es ist nur zu natürlich, daß die alte reichsunmittelbare Handelsstadt Frankfurt, von jeher wirtschaftlicher und geistiger Mittelpunkt des Rhein=Main=Gebietes, schon früh Ausgangs= und Knotenpunkt von Eisenbahnen wurde. Die erste Bahn in diesem Bezirke wurde 1839 eröffnet und führte als Teilstrecke der Taunus=Eisenbahn von Frankfurt nach Höchst; ihr folgte bald der weitere Ausbau über Kastel, Biebrich nach Wiesbaden. In kurzer Folge wurden dann nacheinander 1846 die Main=Neckar=Bahn, 1848 die Frankfurt=Hanauer Eisenbahn und die Lokalbahn Frankfurt-Offenbach, 1852 die Main=Weser=Bahn nach Kassel, 1854 die Strecke Hanau-Aschaffenburg, 1860 Frankfurt-Bad Homburg, 1863 Frankfurt-Goldstein-Mainz und Goldstein-Sachsenhausen, 1866-1868 Bebra-Hanau, 1869/1870 Gießen-Gelnhausen, 1872 Elm-Gemünden und 1873 Sachsenhausen-Hanau in Betrieb genommen. – Die Eisenbahndirektion Frankfurt (Main) wurde am 1. April 1874 errichtet. Ihr war zunächst nur die Verwaltung der Strecke Frankfurt-Bebra mit der Abzweigung Elm-Gemünden übertragen. 1880 wurde ihr Bezirk bei Auflösung der Direktionsbezirke Wiesbaden und Saarbrücken vergrößert. 1897 wurde ein Teil des Bezirkes an andere neugegründete Eisenbahndirektionen abgegeben, ihr dafür aber im gleichen Jahre Teile der durch den Staatsvertrag zwischen Preußen und Hessen übernommenen Strecken der Hessischen Ludwigs=Bahn, der Main=Neckar=Eisenbahn und sämtliche Linien der Oberhessischen Staatsbahnen überwiesen. – Bezeichnend für die Kleinstaaterei, die in den Anfängen der Entwicklung der Eisenbahn für jede Linie den Abschluß einer Reihe von Staatsverträgen notwendig machte und eine einheitliche Gestaltung der Schienenwege verhinderte, ist die Unzahl der Bahnhöfe, die damals in Frankfurt entstanden. Jede Bahn mußte ihren eigenen Bahnhof bauen. Ein deutscher Gemeinschaftssinn fehlte den damals führenden Männern der einzelnen Kleinstaaten.

April 1935

1. 1893 Mitteleuropäische Zeit eingeführt.
   1895 Neuorganisation der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen durchgeführt.
   1907 Gründung des Eisenbahn=Zentralamts Berlin.
   1920 Deutsche Staatsbahnen verreichlicht.
   1920 Staffeltarif für deutschen Güterverkehr eingeführt.
3. 1928 Elektrischer Betrieb auf schlesischer Strecke Lauban-Kohlfurt eingeführt.

1 Montag	2 Dienstag	3 Mittwoch
SA 5.37 MA 4.29	SA 5.35 MA 4.45	SA 5.32 MA 5.00
SU 18.32 MU 16.07	SU 18.34 MU 17.36	SU 18.36 MU 19.06

Die Eisenbahner und ihre Reichsbahn

Der Stellwerkschlosser

Die Stellwerksanlagen, Weichen und Signale der Reichsbahn müssen ständig von technischen Beamten nachgeprüft und unterhalten werden. Für diese Arbeiten stehen den Bahnmeistereien die Stellwerkschlosser zur Verfügung. Oft muß der Stellwerkschlosser helfend eingreifen, wenn sich an Weichenhebeln oder an den Stelleitungen zu den Weichen und Signalen Störungen herausstellen. Auch des Nachts muß er zur Beseitigung größerer Unregelmäßigkeiten bereit sein und seinen Dienst verrichten. Zum Stellwerkschlosser sind nur gewandte Menschen geeignet, die die Vielzahl der technischen Einrichtungen leicht durchschauen und daher die Fehler schnell entdecken und abstellen können; denn der Eisenbahnbetrieb ist empfindlich und duldet keine langen Störungen an den technischen Einrichtungen. – Da ist, wie wir auf dem Bilde sehen, am Flügel eines Hauptsignals ein kleiner Schaden entstanden. Der Stellwerkschlosser erklettert mit umgehängter Werkzeugtasche den Signalmast und bringt alles wieder in Ordnung.

Stellwerkschlosser bei der Arbeit
Bild: W. Hollnagel, Altona

April 1935	4	5	6
	Donnerstag	Freitag	Sonnabend
5. 1882 Eisenbahndirektion Erfurt gegründet.	SA 5.30 MA 5.19 SU 18.37 MU 20.35	SA 5.27 MA 5.40 SU 18.39 MU 22.03	SA 5.25 MA 6.08 SU 18.41 MU 23.22

Bahnstrecke in Schmottseifen (Schlesien)

Mit der Reichsbahn durch deutsche Lande

Durchs Schlesierland

Die Eisenbahn, heute fast ausschließlich auf Tempo eingestellt, kann auch Mittelpunkt idyllischen Landlebens sein, nämlich dort, wo örtliche Besonderheiten und Hindernisse der Geschwindigkeit eine Grenze setzen. In dem Dorf Schmottseifen an der Nebenbahnstrecke Löwenberg - Greiffenberg (Schlesien) windet sich das Gleis zwischen den Häusern und Gärten hindurch. Hier ist die Bahnstrecke den Bewohnern so vertraut wie in anderen Orten der Dorfbach; wie dieser bildet sie die Grenze gegen das Grundstück des Nachbars.

April
1935

7

Sonntag

SA 5.23
SU 18.43

MA 6.44
MU 0.00

Alte Ohebrücke im Bayrischen Wald · Strecke Plattling–Eisenstein
Nach einer Zeichnung aus dem Jahre 1879

100 Jahre deutsche Eisenbahnen

Reichsbahndirektion Regensburg

Obwohl sich in Bayern schon im Jahre 1845 der Staatsbahngedanke entscheidend durchgesetzt hatte, wurde doch der etwa ein Jahrzehnt später beginnende Eisenbahnbau im östlichen Teil des Landes zunächst der privaten Hand überlassen. Auf Grund eines Gesetzes vom 19. März 1856 wurde die „Ostbahngesellschaft" gebildet, die am 12. April 1856 die Konzession zum Bau und Betrieb von 4 Linien erhielt. In rascher Folge wurden die einzelnen Strecken eröffnet: München–Landshut 1858, Nürnberg–Schwandorf–Regensburg, Landshut–Regensburg und Geiselhöring–Straubing 1859, Straubing–Passau 1860 und Schwandorf–Furth im Wald 1861. Auf Grund weiterer Konzessionen entstanden die Linien Weiden–Bayreuth (eröffnet 1863), Schwandorf–Weiden–Eger, Regensburg–Donaulände und Passau–Donaulände (1865), Regensburg–Nürnberg, Sünching–Straubing und Neufahrn–Regensburg (1873), ferner die „Vizinalbahn" Wiesau–Tirschenreuth (1872). Daneben ist die von der Stadtgemeinde Hof erbaute und vom bayerischen Staat gepachtete, im Jahre 1865 eröffnete sogenannte „Pachtbahn" Oberkotzau–Eger zu erwähnen. – Im Jahre 1875 kam der Staatsbahngedanke auch für das östliche Gebiet zur Geltung. Durch Gesetz vom 15. April 1875 wurden die Ostbahnen verstaatlicht. Die Staatsbahn übernahm 772 km betriebene Linie, außerdem die im Bau begriffenen Strecken Neukirchen–Weiden und Mühldorf–Plattling–Eisenstein. – Die Strecken Neukirchen–Weiden und Mühldorf–Plattling wurden noch im Jahre 1875 in Betrieb genommen, die Strecke Plattling–Eisenstein 1877.

April 1935	8 Montag	9 Dienstag	10 Mittwoch
	SA 5.21 MA 7.32 SU 18.45 MU 0.31	SA 5.18 MA 8.31 SU 18.46 MU 1.25	SA 5.16 ☽ MA 9.38 SU 18.48 MU 2.05

Eine Gruppe Ludwigs=Eisenbahner auf Bahnhof Bischofsheim

100 Jahre deutsche Eisenbahnen

Reichsbahndirektion Mainz

Die älteste Eisenbahn im Bezirk ist die Taunuseisenbahn, die am 13. April 1840 die Linie Frankfurt (Main) - Wiesbaden eröffnete. Im Jahre 1846 folgte die Inbetriebnahme der wichtigen Main=Neckar=Bahn Frankfurt (Main) - Darmstadt - Heidelberg, die Frankfurt mit dem badischen Eisenbahnnetz verband. Untrennbar mit der Geschichte der hessischen Eisenbahnen verbunden ist die Hessische Ludwigs=Eisenbahn mit dem Sitz in Mainz, die eine umfangreiche Bahnbautätigkeit entfaltete und bald die beiden südlichen Provinzen Hessens mit ihrem Bahnnetz überzog. Sie schuf 1853 die Bahn Mainz-Worms und stellte damit die Verbindung mit der Pfälzischen Ludwigs=Eisenbahn Worms-Ludwigshafen her. Mit der Inbetriebnahme der Linie Mainz-Bingen im Jahre 1854 bereitete sie den Anschluß an die 1859 vollendete Strecke Koblenz-Bingerbrück der Rheinischen Eisenbahn vor, der 1862 nach Vollendung der Nahebrücke hergestellt wurde. In das Jahr 1858 fällt die Eröffnung der Strecke Mainz-Aschaffenburg und in das Jahr 1863 die Inbetriebnahme der Eisenbahnlinie Mainz-Goldstein, mit Anschluß an Frankfurt. An weiteren wichtigen Strecken folgten 1869 die Riedbahn Darmstadt-Worms und 1879 ihr Anschluß an Frankfurt über Goldstein in Goddelau=Erfelden. Die Odenwaldbahn Darmstadt-Erbach konnte 1871 und ihre Fortsetzung und Verbindung mit der badischen Neckarbahn in Eberbach im Jahre 1882 fertiggestellt werden. - Während die Hessische Ludwigs=Bahn in großzügiger Weise den Raum zwischen Rhein=Main und Neckar ausbaute, ist 1856 auf der rechten Rheinseite der Anschluß an die Taunuseisenbahn mit der Bahn Wiesbaden-Rüdesheim und 1862 ihre Fortsetzung bis Niederlahnstein hergestellt worden. Ferner ist 1859 die Rhein=Nahe=Bahn Bingerbrück-Bad Münster (Stein) mit ihrer Fortsetzung nach Saarbrücken entstanden. - Mit dem Staatsvertrag zwischen Preußen und Hessen, der die gemeinschaftliche Verwaltung des beiderseitigen Eisenbahnbesitzes vereinbarte, erhielten die hessischen Eisenbahnen mit einigen preußischen Strecken am 1. Februar 1897 eine einheitliche Leitung in der Preußisch=Hessischen Eisenbahndirektion Mainz. Während der Besatzungszeit hatte der Bezirk schwer zu leiden; lagen doch sämtliche linksrheinischen Strecken und der wichtige Brückenkopf Mainz in der Besatzungszone.

April
1935

11	12	13
Donnerstag	Freitag	Sonnabend
SA 5.14 MA 10.50	SA 5.12 MA 12.01	SA 5.10 MA 13.12
SU 18.50 MU 2.33	SU 18.52 MU 2.55	SU 18.54 MU 3.11

Züglein im Prümbachtal bei Waxweiler (Eifel)
Bild: Theo Felten, Köln

Mit der Reichsbahn durch deutsche Lande

In die westliche Grenzmark

Die Eifel ist der südwestliche Teil des Hochlandes zwischen Mosel, Rhein und der Kölner Bucht, der mit zum Rheinischen Schiefergebirge gehört. Vulkanische Gesteinsmassen haben an vielen Stellen die Schichten des übrigen, meist aus Schiefer oder Grauwacke bestehenden Gebirges durchbrochen. Solche Stellen vulkanischer Ausbrüche zeigen sich in eigenartig geformten Kugeln oder in den heute durch Seen, die sogenannten Maare, ausgefüllten Kraterbildungen. Das Landschaftsbild erhält dadurch seinen eigenen Reiz. Auch die Täler haben ihre besondere Schönheit. Da gibt es noch ganz einsame Winkel in der Eifel, zu denen eine Nebenbahn hinführt. Unweit der Westgrenze ist das Prümbachtal eines der bekanntesten Täler. Das Bild zeigt einen Ausschnitt aus diesem Tal, durch das eine Stichbahn nach dem Ort Waxweiler hinführt.

April
1935

14

Palmsonntag

SA 5.07
SU 18.55

MA 14.22
MU 3.25

Ein Eilzug vor 60 Jahren mit einer Torffeuerungslokomotive auf der 1858 vollendeten steinernen Brücke über die Wertach bei Augsburg

100 Jahre deutsche Eisenbahnen

100 Jahre Lokomotivbau

Bei den Eisenbahnen des Landes Bayern, das über wenig Steinkohlenvorkommen verfügt, wurden im vorigen Jahrhundert Lokomotiven mit Torffeuerung in Dienst gestellt.

Das Bild zeigt einen Zug mit einer solchen Torffeuerungslokomotive. Es ist die „Eilzug"-Lokomotive „Kufstein" mit offenem Führerstand. Der ausgebauchte Schornstein deutet auf die damalige Torffeuerung hin. Die Lokomotive wurde erst 1902 außer Dienst gestellt. Hinter dem Tender folgen zwei sogenannte Torfmunitionswagen, aus denen während der Fahrt das Brennmaterial in den Tender geschaufelt wurde.

April 1935

15	16	17
Montag	Dienstag	Mittwoch
SA 5.05 MA 15.31	SA 5.03 MA 16.41	SA 5.01 MA 17.54
SU 18.57 MU 3.37	SU 18.59 MU 3.49	SU 19.01 MU 4.01

15. 1845 Generalverwaltung königl. Eisenbahnen in München eingesetzt.

Wasserburg am Inn · Strecke Rosenheim–Mühldorf (Oberbayern)

Mit der Reichsbahn durch deutsche Lande

Ins Inntal

Die mittelalterlichen Bauten in den alten Städten des Inntales, zu denen auch Braunau, der Geburtsort des Führers und Reichskanzlers Adolf Hitler, gehört, zeigen in der Architektur eine Vermählung südlicher und deutscher Bauweise, die ihnen einen eigenartigen Charakter verleiht. Besonders ausgeprägt findet man diese Bauart in dem altertümlichen Städtchen Wasserburg, das, wie das Bild zeigt, malerisch auf einer schmalen, vom Inn umflossenen Halbinsel liegt. Wasserburg liegt an der Strecke Rosenheim–Mühldorf (Oberbayern). Der Ort wird durch eine besondere Stichbahn bedient.

April
1935

18. 1843 Württembergisches Gesetz über Bau von Eisenbahnen.
19. 1838 Konzession der ersten pfälzischen Eisenbahn von Rheinschanze nach Berbach.
20. 1889 Adolf Hitler geboren in Braunau.

18	19	20
Donnerstag	Karfreitag	Sonnabend
SA 4.59 MA 19.08	SA 4.56 MA 20.24	SA 4.54 MA 21.41
SU 19.02 MU 4.15	SU 19.04 MU 4.31	SU 19.05 MU 4.53

48

Frühling am Bahnhofsvorplatz in Hannover
Bild: Berkowski, Hannover

Reichsbahn und Gartenschmuck

Wie aus einem Park mit grünen Rasenflächen, blühenden Bäumen und Hecken fällt der Blick auf das Empfangsgebäude des Hauptbahnhofs in Hannover. – Vorbildlich die Ausgestaltung der Grünanlagen eines Bahnhofsvorplatzes! – Und man spürt, viel Liebe und Sorgfalt hat diese Anlage geschaffen.

April
1935

21

Ostersonntag

21. 1884 Bayrisches Lokalbahngesetz.

SA 4.52
SU 19.07

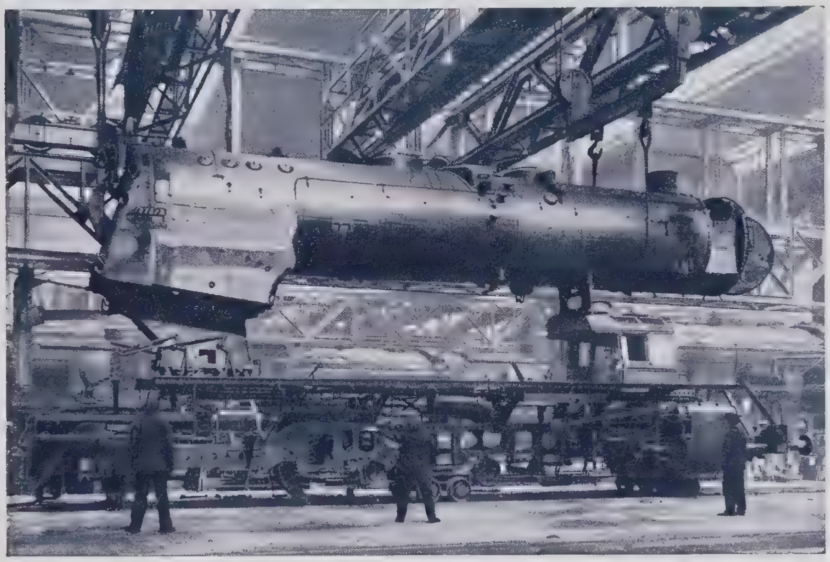
MA 22.54
MU 5.22

100 Jahre deutſche Eiſenbahnen

Werkſtättendienſt einſt und jetzt

Zum Ein- und Ausbau der Lokomotivkeſſel ſind die Ausbeſſerungswerke mit beſonderen Hebevorrichtungen ausgerüſtet. Das obere Bild zeigt eine Einrichtung, beſtehend aus Dreibein mit Flaſchenzug und Handwinde, wie ſie in früheren Jahren zum Heben von Lokomotivkeſſeln verwendet worden iſt. Zum Bewegen der Keſſel der Jetztzeit reichen derartige Hilfsmittel nicht aus. Dazu werden Einrichtungen von der Größe benötigt, wie ſie das untere Bild zeigt, das einen elektriſch betriebenen Dreimotoren-Laufkran des Reichsbahnausbeſſerungswerks Braunſchweig darſtellt, das die Einheitsſchnellzuglokomotiven der Deutſchen Reichsbahn ausbeſſert.

Dreibein mit Flaſchenzug zum Heben von Lokomotivkeſſeln im alten Ausbeſſerungswerk Braunſchweig



Elektriſch betriebener Dreimotoren-Laufkran zum Bewegen von Lokomotivkeſſeln im neuen Reichsbahnausbeſſerungswerk Braunſchweig

April 1935	22	23	24
	Oſtermontag	Dienstag	Mittwoch
24. 1837 Erſte ſächſiſche Eiſenbahn Leipzig-Althen eröffnet.	SA 4.50 MA 23.59 SU 19.09 MU 6.02	SA 4.48 MA 0.00 SU 19.11 MU 6.56	SA 4.45 MA 0.49 SU 19.12 MU 8.07

Der Maibaum auf dem Anhalter Güterbahnhof in Berlin

Die Reichsbahn im neuen Staat

Die Beförderung des Maibaumes der Berliner vom Schwarzwald nach der Reichshauptstadt

Zum nationalen Feiertag des deutschen Volkes hatte die Grenzmark Baden der Reichshauptstadt den schönsten Maibaum zugedacht. So galt es, eine 43 m hohe, 180 Jahre alte Tanne von Raumünzach nach Berlin zu schaffen. „Frachtfrei" übernahm die Reichsbahn die Beförderung vom Abgangsbahnhof bis zum Lustgarten in Berlin, wo der Maibaum Aufstellung fand. Ein Sonderzug, bestehend aus 3 Eisenbahnwagen, die die Last trugen, und einem Personenwagen, beförderte den Maibaum nach der Reichshauptstadt.

Auf dem Ankunftsbahnhof war alles zur Entladung bereit; zwei Krane faßten den Riesen und setzten ihn behutsam auf das Straßenfahrzeug der Reichsbahn, das die Last auf 16 Rädern unter Begleitung der Bevölkerung über die Straßen Berlins durchs Brandenburger Tor zum Lustgarten brachte, wo Reichswehrpioniere die Arbeit des Aufrichtens übernahmen.

April 1935	25	26	27
	Donnerstag	Freitag	Sonnabend
27. 1928 Elektrischer Zugbetrieb München–Salzburg eröffnet.	SA 4.43 MA 1.28 SU 19.14 MU 9.27	SA 4.41 ☾ MA 1.55 SU 19.16 MU 10.51	SA 4.39 MA 2.16 SU 19.18 MU 12.18

Nürnberg von der Ostseite mit der Ostbahn um 1860
Nach einem zeitgenössischen Stich

Mit der Eisenbahn durch deutsche Lande

Nach Nürnberg vor 85 Jahren

In der Mitte des vorigen Jahrhunderts hatten die deutschen Städte nur wenig das Weichbild der alten Stadtumgrenzungen des Mittelalters überschritten. Außerhalb des engeren Stadtgebietes wurden meistens die Bahnhöfe angelegt, und erst in der Zeit nach der Gründung des Deutschen Reiches vollzog sich die schnelle Ausdehnung unserer Städte. Vorort an Vorort entstand dort, wo vor noch nicht allzu ferner Zeit sich Gärten und Felder ausdehnten, und die Bahnen, die einst am Rande der Städte lagen, führten unmittelbar in das Häusermeer hinein.
Wie man vor 85 Jahren noch Nürnberg von der Bahn aus erleben konnte, zeigt das obige Bild. Die Strecke im Vordergrund ist ein Teil der 1859 eröffneten Bayrischen Ostbahnstrecke Nürnberg–Schwandorf–Regensburg.

April
1935

28

Sonntag

SA 4.37
SU 19.20

MA 2.34
MU 13.44

52

Die Eisenbahner und ihre Reichsbahn am 1. Mai

Die Reichsbahn im Dritten Reich

Der Eisenbahner am Nationalfeiertag des deutschen Volkes

Den 1. Mai hat unser Führer zum Nationalfeiertag des deutschen Volkes, zum Ehrentag aller Schaffenden erhoben. Stolz kann der deutsche Eisenbahner ihn begehen, denn Verkehrsdienst ist gerade ein Symbol für die enge Verbundenheit aller in der Volkswirtschaft Schaffenden. Der Eisenbahnbetrieb veranschaulicht gerade an diesem Tage besonders sinnfällig die Arbeit für die Gesamtheit des deutschen Volkes. Wenn der Eisenbahner – Tag und Nacht, sonn- und werktags – unermüdlich seine Pflicht tut, so erwächst ihm am Tage der nationalen Arbeit eine besonders große Aufgabe zum Wohle der Gesamtheit, gilt es doch, die unzähligen Volksgenossen den gemeinsamen Feiern zuzuführen und sie am Abend wieder zu ihren Wohnstätten zu bringen. Gerade in diesem Bewußtsein kann er festlich und stolz den Nationalfeiertag des deutschen Volkes erleben.

April / Mai
1935

1. Nationaler Feiertag des deutschen Volkes.

1878 Zeitschrift „Archiv für Eisenbahnwesen" gegründet.
1892 Deutsche D-Züge eingeführt.
1927 24-Stunden-Zählung bei der Reichsbahn eingeführt.
1934 Neue Dienst- und Lohnordnung für die Arbeiter der Reichsbahn.

29	30	1
Montag	Dienstag	Mittwoch
SA 4.35 MA 2.49	SA 4.33 MA 3.05	SA 4.31 MA 3.21
SU 19.21 MU 15.10	SU 19.23 MU 16.37	SU 19.25 MU 18.04

100 Jahre deutsche Eisenbahnen

Kursbücher einst und jetzt

Als erstes deutsches Kursbuch kann das im Jahre 1845 von dem damaligen fürstlich Thurn= und =Taxischen Oberpostamts=Sekretär U. Hendschel in Frankfurt (Main) herausgegebene Handbuch angesehen werden. Es enthielt die Abgangs= und Ankunftszeiten der Posten und Eisenbahnen in mehr als 500 Orten.

Das erste *amtliche* Kursbuch erschien im Jahre 1850 unter dem Titel „Eisenbahn=, Post= und Dampfschiff=Cours=Buch", dessen Titelseite oben wiedergegeben ist. Im Jahre 1875 erhielt das Kursbuch einen gelben Umschlag und 1878 den heutigen Titel „Reichskursbuch". Die Eisenbahnen beschränkten sich früher in der Hauptsache auf die Herausgabe von handlichen und billigen Taschenfahrplänen. Seit dem Jahre 1927 wurden nach und nach die amtlichen Kursbücher für Nord=, Mittel=, Ostdeutschland, für Westdeutschland, für Südwestdeutschland und für Bayern herausgebracht. Für den Fernverkehr wurde das Mitropa=Kursbuch geschaffen. Die heutigen Kursbücher sind oben mit abgebildet.

Mai 1935

2. 1820 Robert Gerwig, Erbauer der Schwarzwaldbahn, in Karlsruhe geboren.

2	3	4
Donnerstag	Freitag	Sonnabend
SA 4.29 MA 3.41	SA 4.27 MA 4.06	SA 4.25 MA 4.38
SU 19.27 MU 19.31	SU 19.28 MU 20.56	SU 19.30 MU 22.10

Eisenbahnlinie Lyck–Arys bei Lyck
Bild: Städtisches Nachrichten- und Verkehrsamt Lyck

Mit der Reichsbahn durch deutsche Lande

Durch Masuren

„Das Land der 1000 Seen", wie Masuren mit Recht genannt wird, ist unendlich reich an Naturschönheiten. Inmitten alter Laub- und Nadelwälder liegen, bald von aufragenden Ufern eingeengt, bald ausgebreitet zwischen saftgrünen Wiesen, klarblaue Seen in einer eigenartigen herben Schönheit. – Unser Bild zeigt die Eisenbahnlinie Lyck–Arys bei Lyck, einem Hauptort Masurens, der im Weltkriege zweimal der Schauplatz blutiger Kämpfe war: im September 1914 und in der Winterschlacht im Februar 1915. Zahlreich sind die Gräber im Kreise Lyck, in denen die gefallenen Krieger zur letzten Ruhe gebettet sind. Hochaufragende Kreuze in der weiten Landschaft erinnern an die Helden, die für ihr Vaterland kämpften und starben.

Mai 1935

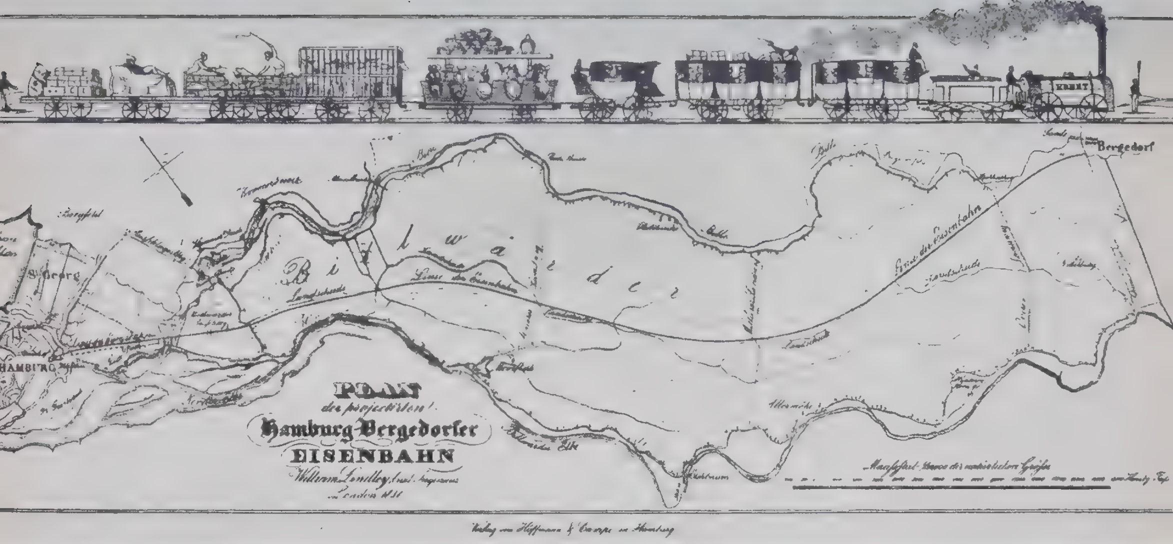
5

Sonntag

5. 1920 Ländereisenbahnen gehen mit Wirkung vom 1. April auf Reich über.

SA 4.23
SU 19.31

MA 5.22
MU 23.13



Alter Plan der Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn
Nach einem zeitgenössischen Stich

100 Jahre deutsche Eisenbahnen

Reichsbahndirektion Altona

Die Geschichte der Eisenbahnen im Bereich des jetzigen Bezirks Altona war infolge der starken politischen Zerrissenheit in der Entwicklungszeit der Eisenbahnen besonders eigenartig. Neben dem in den Herzogtümern Schleswig-Holstein und Lauenburg herrschenden Dänemark wurden die Hansestädte Hamburg und Lübeck, das Königreich Hannover, die beiden mecklenburgischen Großherzogtümer und das Königreich Preußen berührt, so daß langwierige Verhandlungen über Staatsverträge einer gesunden Entwicklung unerhörte Schwierigkeiten bereiteten.

Als erste Bahn kam die Strecke der Hamburg-Bergedorfer Eisenbahngesellschaft 1842 zustande. Sie bildete den Ausgangspunkt der im Jahre 1846 vollendeten Berlin-Hamburger Eisenbahn. Während Dänemark eine Verbindung zwischen Hamburg und Lübeck lange Zeit zu vereiteln wußte, kam die Gründung einer Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft 1842 zustande, an die später die Neumünster-Rendsburger Eisenbahngesellschaft mit Fortsetzung nach Flensburg und Nordschleswig angeschlossen wurde. Die Linienführung dieser Strecken war denkbar kleinlich entworfen. Erst das Ende der Dänenzeit brachte eine gründliche Umgestaltung des Eisenbahnnetzes, die sich bis 1870 hinzog. In diese Zeit fällt auch die Vollendung der Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn und schließlich der Anschluß Harburgs an Hamburg, der infolge der Widerstände des Königreichs Hannover immer verhindert worden war. Wichtig waren die Verbindungen nach Westen über die Wanne-Bremen-Hamburger Bahn und 1865 die Hamburg-Lübecker Strecke der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft. 1887 konnte die Marschbahn eröffnet werden, die Tondern und Dithmarschen an Hamburg anschloß. Altona war schon seit 1842 Sitz der Direktion der Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft. Eine Vereinheitlichung brachte in die Verwaltung des Hamburg-Schleswig-Holsteiner Verkehrsgebietes erst die große Verstaatlichungsaktion. Am 24. Januar 1884 wurde Altona Preußische Eisenbahndirektion, an die 1890 noch wichtige, bis dahin private Strecken der Westholsteinischen und Marsch-Bahn angegliedert wurden. Auf Grund des Versailler Diktats verlor der Bezirk die Bahnstrecken des abgetrennten Nord-Schleswig. Bei Auflösung der Reichsbahndirektion Magdeburg 1931 erhielt er eine Reihe von Strecken Nordhannovers dazu.

Mai 1935	6	7	8
	Montag	Dienstag	Mittwoch
8. 1865 Erste Eisenbahnschiffsbrücke der Welt über den Rhein nach Maximiliansau eröffnet.	SA 4.21 MA 6.16 SU 19.33 MU 23.58	SA 4.19 MA 7.22 SU 19.35 MU 0.00	SA 4.17 MA 8.33 SU 19.36 MU 0.33

Feierabend der Streckenarbeiter
Bild: W. Hollnagel, Altona

Die Reichsbahn im neuen Staat

Die neue Dienst- und Lohnordnung für die Reichsbahnarbeiter

Die Deutsche Reichsbahn, fortschrittlich auf allen Gebieten, hat sich als Streiter für die sozialen Ideen des heutigen Staates in vorderste Linie gestellt. – So ist sie als größter deutscher Betriebsführer mit der Einführung einer Dienst- und Lohnordnung am nationalen Feiertag der Arbeit 1934 bahnbrechend vorangegangen in Erfüllung ihrer Fürsorgepflicht für ihre Arbeiter: Verlängerte Kündigungsfristen sollen dem Eisenbahnarbeiter die Sorgen um seinen Arbeitsplatz nehmen, Unkündbarkeit nach 25jähriger Dienstzeit wird ihn vor Not und Elend schützen, wenn er viele Jahre seine Arbeitskraft der Verwaltung gewidmet hat. Dienstalterszulage, Treuegeld und Familienlohn bezeugen ihm das soziale Wollen seiner Verwaltung. So wird der Reichsbahnarbeiter wieder mit seinem Betriebe zu einer Gemeinschaft verwachsen.

Mai 1935	9 Donnerstag	10 Freitag	11 Sonnabend
11. 1874 Betriebsreglement für Eisenbahnen Deutschlands.	SA 4.16 MA 9.46 SU 19.38 MU 0.57	SA 4.14 MA 10.58 SU 19.39 ☽ MU 1.15	SA 4.12 MA 12.07 SU 19.41 MU 1.30

Mit der Reichsbahn durch deutsche Lande

Grenzlandfahrt im Osten

Die Pommersche Seenplatte ist das Quellgebiet für eine Reihe von Flüssen und Flüßchen, von denen der eine Teil nordwärts der Ostseeküste zuströmt, der andere sich südwärts als Nebenflüsse in die Netze und Warthe ergießt. Die Täler, die die von den Höhenrücken abströmenden Gewässer eingegraben haben, beleben außerordentlich wirkungsvoll das Landschaftsbild unserer Grenzmark.

Das Bild zeigt das Flüßchen Döberitz nördlich von Schneidemühl, von der Reichsbahnstrecke Schneidemühl – Neustettin überbrückt. Wer Deutschland in allen seinen landschaftlichen Formen kennen will, sollte gerade allen diesen schönen Winkeln in unserer Ostmark nachspüren.

Reichsbahnviadukt über die Döberitz bei Schneidemühl · Strecke Schneidemühl – Neustettin

Bild: Techno-Photogr. Archiv, Berlin-Wilmersdorf

Mai 1935

12

Sonntag

12. 1925 Internationales Übereinkommen im Eisenbahn-Personen- und -Gepäckverkehr.

SA 4.10
SU 19.43

MA 13.17
MU 1.43

Der erste Eisenbahnzug der Cöln=Mindener Eisenbahn
Nach einer zeitgenössischen Zeichnung aus dem Jahre 1847

100 Jahre deutsche Eisenbahnen

Reichsbahndirektion Essen

Obwohl in Westdeutschland wichtigste Pionierarbeit für die deutschen Eisenbahnen geleistet war, erhielt das Ruhrgebiet selbst erst im Jahre 1847 die erste Eisenbahn. Schon 1826 war der Entwurf ausgearbeitet worden, dem die Cöln=Mindener Eisenbahngesellschaft mit ihrer Linie Deutz-Düsseldorf-Duisburg-Oberhausen-Hamm folgte. Am 15. Mai 1847 wurde diese Strecke eröffnet. Im gleichen Jahre erhielt auch das Ruhrgebiet durch die Prinz=Wilhelm=Eisenbahn von Überruhr nach Vohwinkel Verbindung mit dem Wuppertaler Industriegebiet und damit Anschluß an das schon ältere Bergisch=Märkische Eisenbahnnetz. Die Cöln=Mindener Eisenbahngesellschaft ergänzte ihr Eisenbahnnetz in Richtung Holland durch die 1856 vollendete Strecke Oberhausen-Emmerich. Nacheinander entstanden in der West=Ost=Richtung Parallelbahnen zu der Cöln=Mindener Eisenbahngesellschaft. 1861 eröffnete die Bergisch=Märkische Eisenbahngesellschaft die Hellwegstrecke Dortmund-Essen-Bochum Hbf-Mülheim (Ruhr), 1872 die untere, 1874 die mittlere Ruhrtalbahn. Im selben Jahr drang die Rheinische Eisenbahngesellschaft von Mülheim=Speldorf-Essen Nord-Dortmund Süd ins Ruhrgebiet ein. Ein Jahr später folgte die Emschertalbahn und in den folgenden Jahren weitere Ergänzungen des Eisenbahnnetzes. Auch die Westfälische Eisenbahngesellschaft suchte im Wettbewerb mit den übrigen Bahnen im Ruhrgebiet aufzutreten. Den aus dem Wettbewerb der einzelnen Privatbahnen sich ergebenden volkswirtschaftlich nicht mehr tragbaren Zuständen wurde durch die große Verstaatlichungsaktion Preußens ein Ende bereitet. Die Verwaltung der Ruhrgebietsbahnen wurde der Preußischen Eisenbahndirektion Cöln=rechtsrheinisch und nach der neuen Abgrenzung am 1. April 1895 der Eisenbahndirektion Essen übertragen. Vom Staate wurde im Jahre 1905 noch die Kohlenschleppbahn Osterfeld-Hamm gebaut.

In der Geschichte der Direktion bedeutet der 8. Januar 1923 einen schwarzen Tag: der widerrechtliche Einbruch französischer Truppen in das Ruhrgebiet erzwang die Verlegung des Direktionssitzes nach Hamm, und erst am 15. November 1924 konnte die Direktion wieder ihre Leitung der Ruhrstrecken von Essen aus übernehmen.

Mai 1935

15. 1847 Ruhrgebietsstrecke der Cöln=Mindener Eisenbahn eröffnet.
1879 Moselbahn Büls-Ehrang eröffnet.
1928 FFD „Rheingold" eingeführt.
1933 Elektrischer Betrieb auf der Wannseebahn eröffnet.
1933 Erster Schnelltriebwagen „Der fliegende Hamburger" planmäßig in Betrieb genommen.

13	14	15
Montag	Dienstag	Mittwoch
SA 4.09 MA 14.26	SA 4.07 MA 15.37	SA 4.06 MA 16.50
SU 19.44 MU 1.55	SU 19.46 MU 2.08	SU 19.47 MU 2.21

Die Güterkraftfahrlinie St. Goarshausen–Miehlen wird eröffnet

Die Reichsbahn motorisiert

Der Kraftwagen bei der Reichsbahn

Einen großen Park eigener Lastkraftwagen hat die Reichsbahn im Jahre 1934 in Dienst gestellt. Ein wichtiger Beitrag zur Motorisierung Deutschlands. Die Wahl der Bauarten ist so getroffen, daß die Wagen dem Verkehrsaufkommen entsprechend eingesetzt werden und auch beim Bau der Reichsautobahnen und in der Landwirtschaft weitgehend Verwendung finden können. – Für die Instandsetzung dieser Wagen sind für den Anfang in 19 Reichsbahn-Ausbesserungswerken die erforderlichen Werkstatträume bereitgestellt und mit den notwendigen Maschinen ausgerüstet worden. Für die Ausbesserung der kleinen Schäden dienen Kraftwagen-Betriebswerke und für die Unterbringung der Wagen besondere Kraftwagenstationen. – Das Bild zeigt den Einsatz einer neuen Kraftverkehrslinie der Reichsbahn am Rhein. Der leichte Übergang der Fracht vom Güterzug für den Stückgutschnellverkehr auf den Lastkraftwagen ist hier besonders gut gewährleistet.

Mai 1935

16. 1842 Hamburg-Bergedorfer Bahn eröffnet.

17. 1930 Novelle zum Reichsbahngesetz tritt in Kraft.

16	17	18
Donnerstag	Freitag	Sonnabend
SA 4.04 MA 18.06	SA 4.03 MA 19.24	SA 4.01 MA 20.40
SU 19.49 MU 2.36	SU 19.51 MU 2.56	SU 19.52 MU 3.23

Tunnelkopf bei Frankenstein (Rheinpfalz)
Nach einer Steinzeichnung aus dem Jahre 1854

Mit der Eisenbahn durch deutsche Lande

Vor 80 Jahren durch die Pfalz

Schon in der Frühzeit des deutschen Eisenbahnwesens hatten die Eisenbahngesellschaften den Wert der Verkehrswerbung erkannt. So warb bereits 1854 die Pfälzer Ludwigs-Eisenbahn in Ludwigshafen durch ein Album „Die Pfälzer Eisenbahnen und ihre Umgebung", mit dem sie dem Reisenden Führer sein wollte auf seinen Reisen durch die Pfalz und ihn aufmerksam machte auf die von ihren Strecken durchzogenen deutschen Lande. Das Blatt „Frankenstein" läßt uns eine Fahrt von Neustadt nach Kaiserslautern erleben: „Das lange enge von der Hochspeier gebildete Tal, welches sich von Neustadt a. d. H. bis Hochspeier ausdehnt, ist von der Ludwigs-Eisenbahn seiner Länge nach durchschnitten, so daß wir die Straße bald zur Rechten, bald zur Linken der Bahn gewahren, indem sie dieselbe wie eine Schlange umwindet. Die Züge brausen nun unaufhaltsam in ziemlich gerader Richtung von Neustadt bis über Hochspeier durch 12 Tunnel, welche die Strecke von einer halben Meile einnehmen, sowie über 15 Viaducte, welche die Landstraße unter die Bahn führen. Die Erbauung solcher, wie die vielen Einschnitte in Felsenwände, welche zum Theil 100 m Höhe und darüber haben, boten bei Herstellung dieser Bahn dem ersten technischen Director, Herrn von Denis, nicht geringe Schwierigkeiten, welche er mit großer Umsicht überwand. Derselbe ist bekanntlich auch der Erbauer der ersten Eisenbahn in Deutschland, nämlich zwischen Nürnberg und Fürth und der Taunusbahn. In Anerkennung seiner großen Verdienste hat ihm die Gesellschaft der Pfälzer Ludwigs-Bahn ein Denkmal dadurch errichtet, daß es den letzten Tunnel vor Kaiserslautern durch eine ehrende Aufschrift seinem Andenken gewidmet hat."

Mai
1935

19

Sonntag

SA 4.00
SU 19.54

MA 21.49
MU 3.59

Die erste schlesische Eisenbahn Breslau-Ohlau, eröffnet am 22. Mai 1842
Nach einer zeitgenössischen Steinzeichnung

100 Jahre deutsche Eisenbahnen

Reichsbahndirektion Breslau

Die Geschichte des Bezirks beginnt im Jahre 1836 mit der Gründung der Gesellschaft „Oberschlesische Eisenbahn" in Breslau. 1857 übernahm der preußische Staat Verwaltung und Betrieb der Bahn für Rechnung der Gesellschaft und setzte die „Königliche Direktion der Oberschlesischen Eisenbahn zu Breslau" ein. Nach der Verstaatlichung des Unternehmens 1883 erhielt sie 1884 den Namen „Königliche Eisenbahndirektion zu Breslau".

Sehr schnell entwickelte sich das schlesische Eisenbahnnetz, das wichtige europäische Durchgangsstrecken enthält. Am 22. Mai 1842 wurde die Teilstrecke Breslau-Ohlau der ersten schlesischen Eisenbahn Breslau-Ohlau-Oppeln-Cosel-Myslowitz eröffnet. 1847 erhielt diese Bahn Anschluß an die Krakau=Oberschlesische Eisenbahn und 1848 an die Kaiser=Ferdinand=Nordbahn. 1843 war schon die Breslau=Freiburger Eisenbahn eröffnet worden, die 10 Jahre später bis nach Waldenburg verlängert wurde. 1844 wurde die Strecke Königszelt-Schweidnitz dem Betrieb übergeben. Die Niederschlesisch=Märkische Eisenbahn, die bis zum Herbst 1846 fertig war, stellte über Liegnitz-Kohlfurt-Frankfurt (Oder) die Verbindung mit der Landeshauptstadt her.

Interessant sind die weiteren Abschnitte der Entwicklung: 1856 Breslau-Posen, 1868 Tarnowitz-Kreuzburg-Breslau als sogenannte „Rechte Oder=Ufer=Eisenbahn=Gesellschaft" und 1876 Heydebreck (Kandrzin)-Neiße-Schweidnitz-Liegnitz-Glogau als dritte Abfuhrlinie des oberschlesischen Kohlenbeckens.

Das schlesische Eisenbahnnetz wurde zum Teil von Breslau, zum Teil von Berlin aus verwaltet, bis 1895 die Neuorganisation der preußischen Staatsbahnen eine klare Netzgliederung durch die Eisenbahndirektionen Breslau und Kattowitz, später Oppeln, schuf.

Mai 1935

22. 1842 Eröffnung der schlesischen Strecke Breslau-Ohlau.
1846 Einführung des Staatsbahnsystems in Bayern.

20	21	22
Montag	Dienstag	Mittwoch
SA 3.58 MA 22.45	SA 3.57 MA 23.27	SA 3.56 MA 23.59
SU 19.55 MU 4.50	SU 19.57 MU 5.57	SU 19.58 MU 7.15

Friedrichshafen mit Hafen und Hafenbahnhof, von der Seeſeite aus geſehen

Reichsbahn und Architektur

Der neue Hafenbahnhof in Friedrichshafen

Mit der Einweihung des neuen Hafenbahnhofs in Friedrichshafen am Bodenſee am 7. März 1933 hat die Umgeſtaltung dieſer Anlagen nach viereinhalbjähriger Bautätigkeit ihren Abſchluß gefunden. – Das neue Empfangsgebäude mit ſeinem turmartig erhöhten Aufbau auf der Weſtſeite und ſeiner 76 m langen, waagerecht gegliederten Front ſteigert und verbeſſert in ausgezeichneter Weiſe das Hafenbild, das durch den mächtigen, ſogenannten Salzſtadel ſeit alter Zeit ſein Gepräge hat. Das kräftig ausladende Hauptgeſims, die ſich über zwei Drittel der Länge hinziehende Wirtſchaftsterraſſe und das geſchloſſene Band der Fenſter des erſten Stockwerks verſtärken die waagerechte Gliederung. Der Turm bietet von ſeiner offenen, frei zugänglichen Terraſſe den Beſuchern einen guten Ausblick auf See und Gebirge, auf die Stadt Friedrichshafen und die weite, freundliche Seelandſchaft. – Die Reichsbahn wünſcht allen, die über die neuen Gleiſe fahren und die neue Halle durchſchreiten, daß ihnen der neue Bahnhof den Auftakt bilden möge für ſchöne frohe Tage am Bodenſee.

Mai 1935	23	24	25
	Donnerstag	Freitag	Sonnabend
	SA 3.54 MA 0.00	SA 3.53 MA 0.21	SA 3.51 MA 0.40
	SU 20.00 MU 8.40	SU 20.01 MU 10.06	SU 20.03 ☾ MU 11.31

Rosen und Jasmin vor einem Stellwerk in Eystrup · Strecke Hannover-Bremen
Bild: Berkowski, Hannover

Von Blumen und Bäumen am Bahndamm

Bäume und Blumen am Bahndamm beleben die Landschaft und erfreuen den vorüberfahrenden Reisenden. Groß ist die Zahl der wilden Blumen und Sträucher, die sich auf Bahngelände angesiedelt haben. Darüber hinaus aber pflegt die Reichsbahn bewußt die Anpflanzung von Ziersträuchern und -stauden an Dämmen, an Bahnhöfen und freien Plätzen. Auch manches Stellwerksgebäude ist, wie das Bild zeigt, von einem sorgsam gepflegten Gärtchen umgeben oder romantisch hinter Sträuchern und Blumen versteckt.

Mai
1935

26

Sonntag

SA 3.50
SU 20.04

MA 0.55
MU 12.56

Neiße-Viadukt bei Görlitz

Nach einer zeitgenössischen Zeichnung aus dem Jahre 1855

100 Jahre deutsche Eisenbahnen

Eisenbahnbrückenbau vor 87 Jahren

Eine der bemerkenswertesten Eisenbahnbrücken Deutschlands und zugleich eine der größten im deutschen Osten ist der Viadukt über das breit gelagerte Tal der Lausitzer Neiße bei Görlitz. Er dient dem Verkehr der Schnellzugstrecken Berlin-Görlitz-Hirschberg und Dresden-Görlitz-Breslau.

Mit 30 Gewölben von 22,30 m bis 9,40 m lichter Weite überschreitet der Viadukt in einer Länge von 450 m den Neißefluß in einer Höhe von 45 m über Talsohle.

1847 erbaut, genügt dieses mächtige Bauwerk auch heute noch den inzwischen auf das Doppelte angewachsenen Verkehrslasten und läßt uns staunend die Gründlichkeit damaliger deutscher Ingenieurkunst bewundern, die es verstanden hat, fest und dauerhaft zugleich das Bauwerk zu errichten, das schon fast ein Jahrhundert überdauert hat.

Mai 1935

29. 1876 Kleinmann, ständiger Stellvertreter des Generaldirektors der Deutschen Reichsbahn, geboren.
1910 Erste elektrische Strecke der Reichsbahn: Berchtesgaden-Königssee, eröffnet.

27	28	29
Montag	Dienstag	Mittwoch
SA 3.49 MA 1.11	SA 3.48 MA 1.26	SA 3.47 MA 1.44
SU 20.05 MU 14.20	SU 20.07 MU 15.44	SU 20.08 MU 17.09

Einfahrtſignal und neue Lechbrücke bei Augsburg=Hochzoll · Strecke Augsburg – München
Bild: Max May, Augsburg

Reichsbahn und Technik

Das Geſicht der Strecken

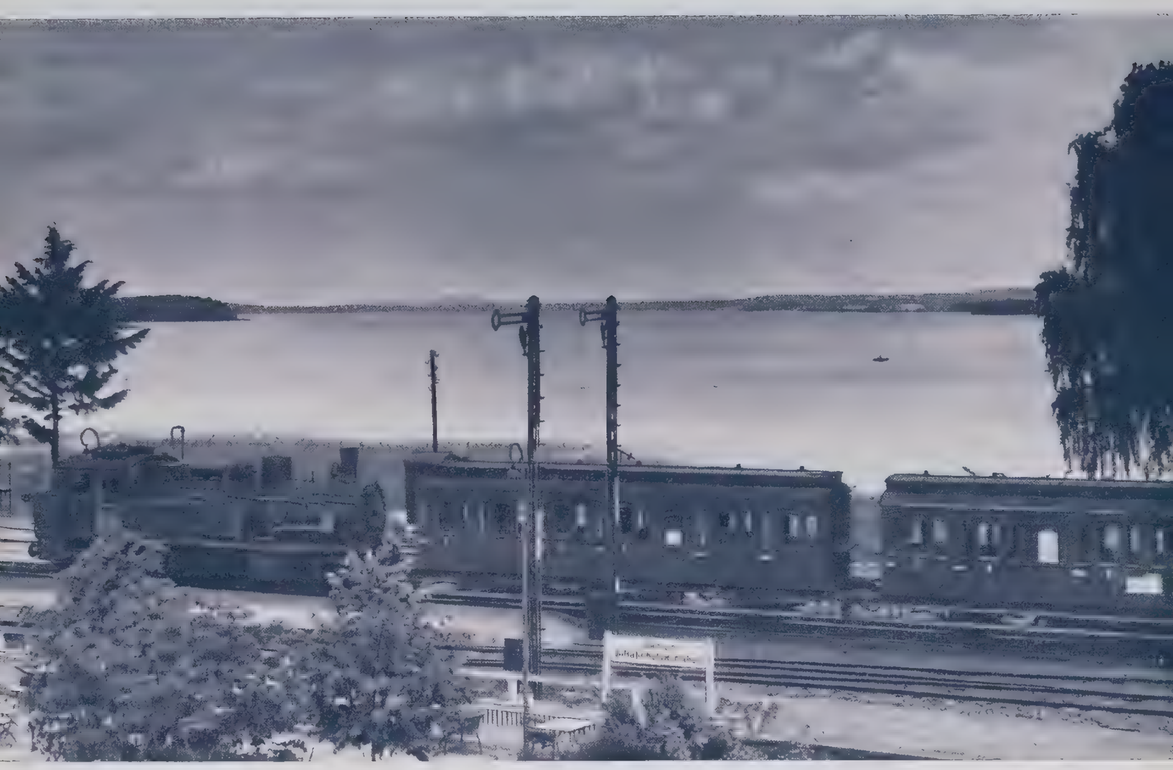
Im techniſchen Jahrhundert hat der Menſch ſich die Naturkräfte in hohem Grade dienſtbar gemacht. Auch der Erdoberfläche haben die techniſchen Anlagen ein anderes Geſicht gegeben. Aus Zweckmäßigkeit und Formwillen iſt eine Schönheit der Technik erſtanden. Hier zeigt ein Abſchnitt einer elektriſierten bayeriſchen Strecke ſein Antlitz. Elektriſche Anlagen, Stahlbrückenbau und Eiſenbahnſicherungsweſen offenbaren ſich in den ihnen eigenen Formen.

Mai / Juni 1935

30. 1925 Deutſchland tritt internationalem Übereinkommen über Eiſenbahnfrachtverkehr bei.
1933 Elektriſcher Zugbetrieb auf der Strecke Augsburg – Ulm – Stuttgart eröffnet.

1. 1871 Haftpflichtgeſetz tritt in Kraft.
1923 FD=Züge (Fernſchnellzüge) eingeführt.

30	31	1
Donnerstag Himmelfahrt	Freitag	Sonnabend
SA 3.46 MA 2.07 SU 20.10 MU 18.33	SA 3.45 MA 2.35 SU 20.11 MU 19.50	SA 3.44 MA 3.13 SU 20.12 ● MU 20.59



Bahnhof Scharmützelsee, Strecke Königswusterhausen – Beeskow
Bild: H. Hoffmann, Berlin-Wilmersdorf

Mit der Reichsbahn durch deutsche Lande

Ins Wochenende zum Scharmützelsee

Wenige Weltstädte können eine so abwechslungsreiche und landschaftlich reizvolle Umgebung ihr eigen nennen wie Berlin. Die Mark Brandenburg, einst nur als „Streusandbüchse" des Reiches bekannt, bietet dem Erholung suchenden Großstädter unzählige Ausflugsziele und überrascht jeden, der sie zum ersten Male sieht. – Märkische Heide und märkischer Wald wechseln ab, im Westen bieten die liebliche Kette der Havelseen, im Osten die Seen der Spree und Dahme Landschaftsbilder von eigenartigem Reiz und locken den Wassersportler zu weiten Fahrten.

Weitgehend unterstützt die Reichsbahn den Wochenend= und Ausflugsverkehr durch Ausgabe von Sonntags=rückfahrkarten und schnelle günstige Verbindungen nach allen Richtungen. In kurzer Zeit ist der Erholung suchende Großstädter mit der schnellen S=Bahn oder Vorortbahn weit draußen in den großen Kieferwäldern und an den herrlichen Seen.

Bahnhof Scharmützelsee, den unser Bild zeigt, liegt am Südende des gleichnamigen Sees an der Reichsbahn=strecke Königswusterhausen – Beeskow, während die bekannten Ausflugsorte Saarow und Pieskow am Nordende des Sees von Fürstenwalde aus bequem zu erreichen sind.

Juni
1935

2

Sonntag

SA 3.43
SU 20.13

MA 4.04
MU 21.50

Einfahrt eines Zuges in den Bahnhof Karlsruhe
Nach einer zeitgenössischen Zeichnung

100 Jahre deutsche Eisenbahnen

Wegeübergänge vor 90 Jahren

Bei den Straßen- und Wegeübergängen wurden früher, wenn überhaupt eine Sicherung vorgenommen wurde, meistens Roll- oder Klappschranken, die wie Roll- oder Klapptüren wirkten, verwandt.
Das Bild zeigt einen solchen alten Straßenübergang in Karlsruhe aus dem Jahre 1843, etwa 100 m vor der Einfahrt in den alten Bahnhof Karlsruhe. Der Straßenverkehr war damals selbst in nächster Nähe der Stadt noch recht gering.

Juni 1935	3 Montag	4 Dienstag	5 Mittwoch
	SA 3.43 MA 5.06	SA 3.42 MA 6.15	SA 3.41 MA 7.29
	SU 20.14 MU 22.30	SU 20.15 MU 22.58	SU 20.16 MU 23.19

Das Grab Alfred Drexels im Himalaja
Bild: Photo-Pini, München

Die Eisenbahner und ihre Reichsbahn

Dem Gedenken Merkls und Drexels

Im März vorigen Jahres trat die Deutsche Himalaja=Expedition mit deutschen Eisenbahnerkameraden an ihrer Spitze ihre Reise an. Ihr Unternehmen war finanziell gestützt von den Beiträgen ihrer Berufskameraden und ihrer Verwaltung, ihr Wollen begleitet von den besten Wünschen der gesamten deutschen Eisenbahnerschaft. Mit fast übermenschlicher Willenskraft und unerschütterlicher Zuversicht auf die Erreichung ihres Zieles haben sie zum Angriff auf den Gipfel des Nanga Parbat angesetzt. Aber es sollte ihnen nicht vergönnt sein, ihr Ziel zu erreichen. Zwei Eisenbahnerkameraden, Alfred Drexel und Willi Merkl, sind in dem Kampf um einen der höchsten Gipfel des Erdballes gefallen. In ewigem Eis und Schnee haben sie ihre letzte Ruhestätte gefunden. Im Herzen von uns Eisenbahnern wird ihr Pioniergeist weiterleben.

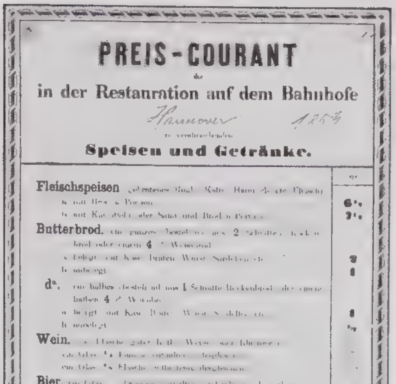
Juni 1935

7. 1922 Werbebüro der Reichsbahn in Neuyork eröffnet.

6	7	8
Donnerstag	Freitag	Sonnabend
SA 3.40 MA 8.41	SA 3.40 MA 9.52	SA 3.39 MA 11.02
SU 20.17 MU 23.35	SU 20.18 MU 23.49	SU 20.19 MU 0.00

Leben und Treiben vor dem Hamburg=Bergedorfer Eisenbahnhof um das Jahr 1842

Nach einer zeitgenössischen Steinzeichnung



PREIS-COURANT

in der Restauration auf dem Bahnhofe

Hannover 1859

Speisen und Getränke.

Fleischspeisen

Butterbrod.

d°.

Wein.

Bier.

Kaffee, Thee und Bouillon.

Kornbranntwein,

Liqueure, Rum, Cognac etc.

Preistafel der Bahnhofswirtschaft Hannover aus dem Jahre 1859

100 Jahre deutsche Eisenbahnen

Bahnhofswirtschaft vor 90 Jahren

Eine Eisenbahnfahrt war vor einem Jahrhundert sicher ein großes Ereignis. Die Teilnehmer einer Fahrt werden wahrscheinlich nicht ohne vorherige Stärkung ihre Reise angetreten haben. Manche der ersten Bahnhofswirtschaften hat im gesellschaftlichen Leben der Städte eine große Rolle gespielt. Eine der bekanntesten war Carl Hechners „Eiserner Pavillon" vor dem Hamburg=Bergedorfer Eisenbahnhof, die erste Bahnhofswirtschaft in Hamburg aus dem Jahre 1842. An dem Aufbau des Pavillons erkennt man so recht den damaligen romantischen, für das Mittelalter schwärmenden Geschmack. Den Stützen des Daches wurde die Form von mittelalterlichen Hellebarden gegeben. Auf dem nebenstehenden Bild ist eine Preistafel der Bahnhofswirtschaft in Hannover aus dem Jahre 1859 wiedergegeben.

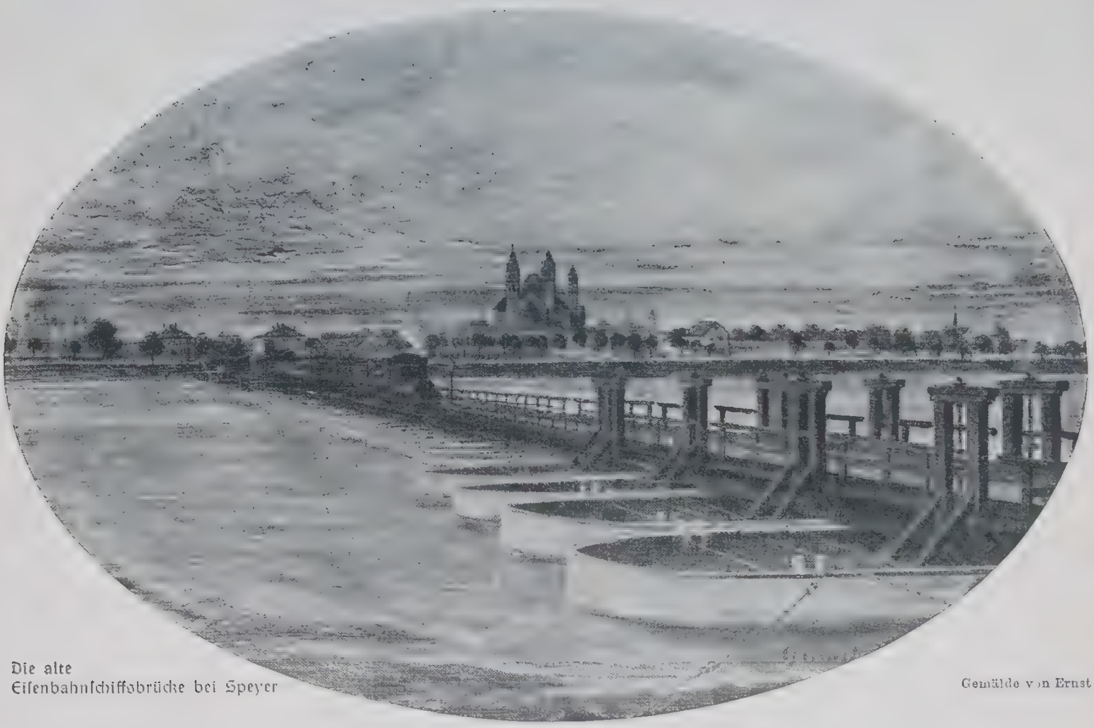
Juni
1935

9

Pfingstsonntag

SA 3.39
SU 20.20

MA 12.10
MU 0.01



Die alte
Eisenbahnschiffsbrücke bei Speyer

Gemälde von Ernst

100 Jahre deutsche Eisenbahnen

Reichsbahndirektion Ludwigshafen

In Deutschland hat sich am längsten ein größeres, in sich geschlossenes privates Eisenbahnnetz in der Rheinpfalz erhalten. Erst am 1. Januar 1909 erfolgte die Verstaatlichung der pfälzischen Eisenbahnen. – Die erste sichere Grundlage zum Bahnbau in der Pfalz schuf Ludwig I. von Bayern, der 1837 selbst die Bildung einer Aktiengesellschaft zum Bau einer Eisenbahn in die Wege leitete. Es war die „Bayrische Eisenbahn=Gesellschaft der Pfalz", später „Pfälzische Ludwigsbahn" genannt, die allerdings erst 1845 mit dem Bau begann und 1847 die erste Strecke Ludwigshafen-Schifferstadt-Neustadt und Schifferstadt-Speyer und 1849 die Verbindung Neustadt-preußische Grenze (Bexbach) eröffnete. Es folgte 1852 die Maximiliansbahn, die 1855 die Linie Neustadt (Hardt)-Landau-Weißenburg dem Betrieb übergab. Etwa 8 Jahre später entstand eine neue Aktiengesellschaft, die Neustadt=Dürckheimer Bahn, die die von ihr erbaute Strecke am 6. Mai 1865 eröffnen konnte. Eine vierte Gesellschaft, die Pfälzische Nordbahn, bildete sich im Jahre 1866 für den Bau der Alsenzbahn von Hochspeyer nach Münster a. St., die auch den Bahnbau Landstuhl-Kusel einleitete. – Als Sitz der Gesellschaften war ursprünglich Speyer bestimmt. Aber bald nach Eröffnung der ersten größeren Strecke ergab sich das Bedürfnis, den Direktionssitz nach Ludwigshafen, einer damals bereits aufblühenden Stadt am verkehrsreichen Rhein, Mannheim gegenüber, zu verlegen. Durch Bildung einer Betriebs= und Ertragsgemeinschaft wurden die vier Bahnen am 1. Januar 1870 zu einem Unternehmen vereinigt, und am 1. Januar 1909 erfolgte die Verstaatlichung der pfälzischen Bahnen. Sie bildeten von diesem Tage ab das linksrheinische pfälzische Netz der bayrischen Staatseisenbahnen, mit denen es am 1. April 1920 auf das Reich überging.

Juni 1935

11. 1928 Erster elektrischer Zug auf der Berliner Stadtbahn (Potsdam–Erkner).

12. 1844 Bergisch=Märkische Eisenbahngesellschaft konzessioniert.

10	11	12
Pfingstmontag	Dienstag	Mittwoch
SA 3.38 MA 13.20	SA 3.38 MA 14.31	SA 3.37 MA 15.46
SU 20.21 MU 0.14	SU 20.22 MU 0.26	SU 20.22 MU 0.40

72

Dienstkleidung des Personals der „König Christian VIII. Ostseebahn“

100 Jahre deutsche Eisenbahnen

100 Jahre deutsche Eisenbahner

Schon früh wurde den Bediensteten der einzelnen Eisenbahngesellschaften eine einheitliche Dienstkleidung gegeben, damit sie als Organe der Eisenbahnverwaltungen dem reisenden Publikum leicht erkennbar waren. Die Eisenbahner sind stets stolz auf ihre Dienstkleidung gewesen, die besonders früher der militärischen Uniform stark angeglichen war.

Auf dem Bild ist eine Gruppe von Bediensteten der Altona-Kieler Bahn dargestellt, deren einzelne Dienstgrade folgende Bezeichnung hatten: 1. Bahningenieur und Geschäftsführer in Kiel; 2. Bahnhofsverwalter; 3a und 3b. Oberschaffner, Billeteur, Gepäck- und Güterexpediteur; 4. Packmeister erster Klasse, Bodenmeister; 5. Packmeister zweiter Klasse und Oberbahnwärter; 6. Schirrmeister; 7. Schaffner, Bahnhofsverwaltergehilfe, Bote; 8. Bahnwärter und Beiwärter; 9. Packer und Kofferträger.

Juni 1935

15. 1843 Erste württembergische Eisenbahnkommission errichtet.

13 Donnerstag
SA 3.37 MA 17.02
SU 20.23 MU 0.58

14 Freitag
SA 3.36 MA 18.20
SU 20.23 MU 1.21

15 Sonnabend
SA 3.36 MA 19.32
SU 20.24 MU 1.53

Reichsbahn und Technik

Schnelltriebwagen der Reichsbahn

Abfahrt des „fliegenden Hamburgers" von Köln

Nachdem der „fliegende Hamburger" mehr als ein Jahr im regelmäßigen, planmäßigen Verkehr zwischen Berlin und Hamburg seine Brauchbarkeit bewiesen hatte, galt es zu zeigen, daß dieses Verkehrsmittel auch in der Lage ist, größere, für den Schnellverkehr wichtige Strecken zu bewältigen. – Am 17. Juni 1934 verließ der „fliegende Hamburger" 7.30 Uhr Berlin, um in glatter Fahrt ohne Pause und ohne Unterbrechung die 575 km lange Strecke von Berlin nach Köln in 4 Stunden und 45 Minuten zurückzulegen. Zum ersten Male in der Geschichte des Eisenbahnwesens wurde an diesem Tage eine so große Strecke ohne jeglichen Aufenthalt durchfahren. Damit wurde der Beweis geliefert, daß der Wagen in der Lage ist, auch längere Zeit hindurch – fast zwei Stunden lang – die Höchstgeschwindigkeit von 160 km zu fahren, und daß er auch mit hohen Geschwindigkeiten bis zu 100 km Weichen und Kurven unter voller Wahrung der Betriebssicherheit zu durchfahren in der Lage ist. – Die Fahrt war in jeder Beziehung ein Erfolg und hat erstmalig gezeigt, welch brauchbare Instrumente des Verkehrs in den Schnelltriebwagen von der Reichsbahn entwickelt worden sind. Sie hat den Weg geebnet für die Einführung des Schnellverkehrs zwischen den großen Städten.

Juni
1935

16

Sonntag

SA 3.36
SU 20.24

MA 20.36
MU 2.39

74

Bahnhof und Stadt Oppeln um 1850
Nach einer zeitgenössischen Steinzeichnung

100 Jahre deutsche Eisenbahnen

Reichsbahndirektion Oppeln

Die Geschichte des Bezirks hängt unmittelbar mit der Geschichte des gesamten schlesischen Eisenbahnnetzes zusammen. Die oberschlesischen Eisenbahnstrecken waren früher ein Glied der vorwiegend von Breslau aus geleiteten Eisenbahngesellschaften, z. B. der Oberschlesischen Eisenbahn-Gesellschaft, der Rechten Oderufer-Eisenbahn-Gesellschaft, der Wilhelms-Bahn-Gesellschaft, der Posen-Kreuzburger Eisenbahn-Gesellschaft usw. Eine wichtige Rolle spielten schon früh die Übergänge auf das alte österreichische und ungarische Eisenbahnnetz. Die Hauptschlagadern aber waren die drei großen Abfuhrlinien für das oberschlesische Industriegebiet über Cosel-Oppeln (1843 eröffnet), über Kreuzburg-Oels-Breslau (1866 eröffnet) und Heydebreck (Kandrzin)-Neiße-Liegnitz (1876 eröffnet). 1895 entstand aus dem schlesischen Eisenbahnnetz der selbständige Eisenbahndirektionsbezirk Kattowitz.

Das Genfer Diktat vom 15. Mai 1922 trennte wertvolles oberschlesisches Gebiet vom Mutterlande ab. Während zwei Drittel der Bewohner bei Deutschland blieben, gingen zwei Drittel der Hütten und Gruben an Polen verloren. Von dem Bezirk Kattowitz mußten 265 km und der Direktionssitz an Polen abgetreten werden. 135 km wurden dem Direktionsbezirk Breslau angegliedert, da die nach den Bestimmungen des Genfer Abkommens neu zu bildenden Direktionen nur Strecken des früheren Abstimmungsgebietes umfassen durften. Dieses Abkommen bestimmte ferner, daß die staatlichen Eisenbahnen des Abstimmungsgebietes unter der Bezeichnung „Oberschlesische Eisenbahnen" von einem gemeinschaftlichen Oberkomitee und von einer deutschen Direktion für die im deutschen Teil und von einer polnischen Direktion für die im polnischen Teil des Abstimmungsgebietes gelegenen Strecken zu verwalten sind. Als Sitz der Verwaltung des deutsch gebliebenen Teiles des Eisenbahnnetzes wurde Oppeln bestimmt. Kattowitz blieb Sitz der Verwaltung des polnisch gewordenen ostoberschlesischen Eisenbahnnetzes.

Juni
1935

17	18	19
Montag	Dienstag	Mittwoch
SA 3.36 MA 21.24	SA 3.36 MA 22.00	SA 3.36 MA 22.26
SU 20.25 MU 3.40	SU 20.25 MU 4.57	SU 20.26 MU 6.22

Die Eisenbahner schmücken den „Zug ins Blaue"
Bild: Wide World, Berlin

Kundendienst der Reichsbahn

Fahrten ins Blaue

Eine neue Form des Dienstes am Kunden sind die „Fahrten ins Blaue", die die Reichsbahn seit einer Reihe von Jahren eingeführt hat. Sie haben weithin Widerhall gefunden und ihr viele neue Freunde gewonnen. Der Führung der Reichsbahn sich anvertrauend, harrt der Reisende erwartungsvoll der Überraschung, die ihm für billiges Reisegeld geboten wird. Gern schmücken die Eisenbahner Lokomotive und Zug für solche Fahrten, die jedem Teilnehmer ein Erlebnis bedeuten sollen.

Juni 1935	20	21	22
21. 1896 Hessische Ludwigsbahn von Preußen und Hessen angekauft. 1931 Erste Fernversuchsfahrt des Propellertriebwagens	Donnerstag Fronleichnam SA 3.36 MA 22.46 SU 20.26 MU 7.50	Freitag SA 3.36 MA 23.02 SU 20.26 MU 9.17	Sonnabend SA 3.36 MA 23.18 SU 20.26 MU 10.43

Rastenburg in Ostpreußen, Strecke Königsberg–Lyck · Im Hintergrund die St.-Georg-Kirche
Bild: Berkowski, Hannover

Mit der Reichsbahn durch deutsche Lande

Auf der ostpreußischen Südbahn

Von Königsberg führt die ehemalige ostpreußische Südbahn über Bartenstein–Korschen unmittelbar in das masurische Seengebiet bei Lötzen hinein. Zwischen Korschen und Lötzen liegt die alte Ordensgründung Rastenburg, eine der ältesten Städte des südlichen Ostpreußens. Hoch überragt den Ort die alte Wehrkirche St. Georg mit Glockenturm und Bergfried. Überaus reich ist Ostpreußen an solchen wirkungsvollen Zeugen der Ordensbaukunst.

Juni
1935

23

Sonntag

23. 1896 Preußisch-hessischer Staatsvertrag über gemeinsame Verwaltung ihrer Eisenbahnen.

SA 3.37
SU 20.27

☾

MA 23.33
MU 12.07

Kundendienst bei der Reichsbahn

Die Eisenbahner und ihre Reichsbahn

Auskunftsdienst

Gern steht der Eisenbahner dem reisenden Publikum mit jeder Auskunftserteilung zur Verfügung. Das Bild zeigt, mit welchem Vertrauen sich hier die Landbevölkerung an den Eisenbahnbeamten wendet; sie ist offenbar an der richtigen Adresse.

Juni 1935	24	25	26
	Montag	Dienstag	Mittwoch
26. 1795 Paul v. Denis, Erbauer der ersten deutschen Eisenbahn, in Mainz geboren.	SA 3.37 MA 23.50 SU 20.27 MU 13.32	SA 3.37 MA 0.00 SU 20.27 MU 14.56	SA 3.38 MA 0.10 SU 20.27 MU 16.17

Bodenseedampfschiff „Leopold" im Jahre 1831 im Konstanzer Hafen

Nach einem zeitgenössischen Stich

100 Jahre deutsche Eisenbahnen

Die Bodenseeschiffahrt der Reichsbahn

Der Bodensee, von dessen Uferlänge 60 km zum Deutschen Reiche gehören, ist seit dem 1. Dezember 1824, also seit mehr als 100 Jahren, der Dampfschiffahrt erschlossen. Die Verwaltungen der anschließenden deutschen Staatsbahnen haben nacheinander seit 1854 den Dampfschiffahrtsbetrieb auf dem Bodensee übernommen. Es war ihnen dadurch möglich, den auf ihren Eisenbahnen ankommenden Verkehr ohne Zeitverluste auf den Bodensee weiterzuleiten. In ähnlicher Weise sind auch die schweizerischen und österreichischen Eisenbahnen vorgegangen. Mit dem Übergang der deutschen Staatsbahnen auf das Reich ist auch die Bodensee-Dampfschiffahrt von der Reichsbahn übernommen worden.

Das Bild zeigt eines der ersten Bodenseedampfschiffe, den Dampfer „Leopold", in seiner ursprünglichen Gestalt. Das Schiff wurde 1831 in England mit hölzerner Schiffsschale erbaut. Im Jahre 1840 erhielt es eine eiserne Schiffsschale und einen neuen Kessel, der ungefähr bis zum Jahre 1870 vorhielt. Die mit dem Boot gelieferte Maschine wurde im Jahre 1860 ersetzt. In dieser umgebauten Form tat das Boot regelmäßig Dienst bis zum Jahre 1897.

Juni
1935

27. 1873 Reichseisenbahnamt wird Aufsichtsbehörde der deutschen Eisenbahnen.
1933 Gesetz über Errichtung des Unternehmens Reichsautobahnen.

27	28	29
Donnerstag	Freitag	Sonnabend Peter und Paul
SA 3.38 MA 0.36 SU 20.27 MU 17.36	SA 3.39 MA 1.09 SU 20.27 MU 18.46	SA 3.39 MA 1.55 SU 20.27 MU 19.44

Der Karwendelexpreß bei Klais zwischen Garmisch-Partenkirchen und Mittenwald
Bild: C. Bellingrodt, Wuppertal-Elberfeld

Mit der Reichsbahn durch deutsche Lande

In die bayrischen Alpen

Das die Grenze zwischen Oberbayern und Tirol bildende Karwendelgebirge erreicht man von München aus schnell mit der elektrisch betriebenen Mittenwaldbahn. Kurz hinter Garmisch-Partenkirchen passiert die Bahn den Kurort Kainzenbach, dessen Jod-, Schwefel- und Stahlquellen schon im Mittelalter bekannt waren, durchfährt die wilde Kaukerschlucht und senkt sich hinter Klais, der Bahnstation Elmaus, und dem Schmalsee ins Isartal nach Mittenwald.
Das ehrwürdige Alter Mittenwalds ist an einem großen Teil seiner malerischen Häuser mit den weit vorspringenden Dachgiebeln und der merkwürdigen Staffelform der Häuserfronten zu erkennen. Bereits im Mittelalter war es ein bedeutender Handels- und Stapelplatz, da die heute noch über den Seefelder Sattel ins Inntal führende Straße zu den belebtesten Verkehrswegen zwischen Augsburg und Bozen gehörte. Auch Goethe wählte 1786 für seine italienische Reise diesen Weg. Bekannt ist Mittenwald auch durch seine noch heute blühende Geigenindustrie.

Juni
1935

30

Sonntag

SA 3.40
SU 20.27

MA 2.52
MU 20.27

80

Mit der Reichsbahn „auf Fahrt"

Reichsbahn und Jugend

In die Ferien!

Mit Beginn der Ferien zieht das Jungvolk hinaus, um in fröhlicher Wanderfahrt die deutschen Gaue kennenzulernen. In froher Erwartung stehen die Jungens auf dem Bahnsteig, den Befehl zum Einsteigen erwartend.

Juli 1935

1. 1869 Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen in Dresden gegründet.
   1923 Deutsche Verkehrskreditbank errichtet.
3. 1824 Erste württembergische Betriebsgesellschaft für die „Bodensee-Dampfschiffahrt" gegründet.

1	2	3
Montag	Dienstag	Mittwoch
SA 3.41 MA 3.59	SA 3.41 MA 5.12	SA 3.42 MA 6.25
SU 20.27 MU 21.00	SU 20.26 MU 21.23	SU 20.26 MU 21.41

Lageplan des Rügendammes

Reichsbahn und Technik

Der Rügendamm

Der Reisende, der die Ostseebäder auf Rügen besucht oder dessen Weg weiter über die Hochseefährstrecke Saßnitz-Trälleborg nach den nordischen Ländern führt, wird stets die Wasserfahrt über den Strelasund als willkommene Unterbrechung der langen Reise begrüßt haben. Aber mit dem Wachsen des Bäderverkehrs bedeutete der Eisenbahnfährbetrieb zwischen Stralsund und Altefähr für die Reichsbahn eine steigende Betriebserschwernis, obwohl die Zahl der Fährschiffe im Laufe der Jahre auf fünf erhöht worden war. Es reifte deshalb der Plan, die Insel mit dem Festland durch einen Damm zu verbinden. 1933 konnte mit dem Bau begonnen werden; 1936 soll das Werk vollendet sein.
Neben seiner hohen betriebswirtschaftlichen Bedeutung für die Reichsbahn wird der neue Damm die Reisezeit zwischen Stralsund und Saßnitz um rund eine Stunde verkürzen und den örtlichen Personen- und Güterverkehr wesentlich verbessern. Daneben wird der Rügendamm ein neues Symbol sein des unerschütterlichen deutschen Aufbau- und Lebenswillens und ein Zeichen deutschen Fleißes und der Kunst deutscher Ingenieure!

Der Rügendamm im Modell

Juli 1935

5. 1892 Betriebsordnung für Haupteisenbahnen Deutschlands statt Bahnpolizeireglements von 1871 eingeführt.
1892 Bahnordnung für Nebenbahnen eingeführt.

6. 1909 Fährverbindung Saßnitz – Trälleborg eröffnet.
1922 Einheitliche Bezeichnung „Reichsbahndirektion" (für General- und Landeseisenbahndirektionen) eingeführt.

4	5	6
Donnerstag	Freitag	Sonnabend
SA 3.42 MA 7.36	SA 3.43 MA 8.47	SA 3.44 MA 9.56
SU 20.25 MU 21.56	SU 20.25 MU 22.08	SU 20.24 MU 22.20

Scharfenstein mit Blick gegen den Wolkenstein · Im Vordergrund ein Zug der Chemnitz-Annaberger Staatseisenbahn
Nach einer zeitgenössischen Steinzeichnung

Mit der Eisenbahn durch deutsche Lande

Eisenbahnfahrt ins Erzgebirge im vorigen Jahrhundert

Die ehemalige „Chemnitz-Annaberger Staatseisenbahn" führt durch das schöne Vorland des Erzgebirges. In Zeichnungen und Stahlstichen ließ die Bahnverwaltung schon vor vielen Jahrzehnten die einzelnen Landschaftsbilder festhalten und in einem besonderen Werbealbum zusammenstellen. Das Bild zeigt, wie man einst mit dieser Bahn fuhr und dabei einen der bevorzugtesten Punkte ihres Verkehrsgebietes kennenlernen konnte.

Juli
1935

7

Sonntag

SA 3.45
SU 20.24

MA 11.04
MU 22.33

NS-Arbeitsdienst an der Strecke Rastenburg–Lötzen (Ostpreußen)
Bild: Berkowski, Hannover

Die Reichsbahn im Dritten Reich

Reichsbahn und Arbeitsdienst

Der Arbeitsdienst soll ein Ehrendienst der deutschen Jugend und eine Volkserziehungsschule sein. Es ist somit Pflicht eines jeden Reichsbetriebes, den Arbeitsdienst unserer Jugend zu fördern. Die Reichsbahn hat schon früh durch Zuweisung zusätzlicher Arbeiten, die nicht von Arbeitern der freien Wirtschaft ausgeführt werden können, diesem Ziele gedient. Bis Mitte Juni vorigen Jahres wurden für Arbeiten des Arbeitsdienstes insgesamt 1½ Millionen Mark aufgewendet. Kostenlos wird jeder Arbeitsdienstmann von seinem Standlager zu den Arbeitsstätten der Reichsbahn befördert. Aber auch sonst wird den Angehörigen des Arbeitsdienstes für alle im Zusammenhang mit ihrem Dienst stehenden Fahrten eine 50prozentige Fahrpreisermäßigung gewährt.

Juli 1935	8	9	10
	Montag	Dienstag	Mittwoch
8. 1903 Elektrischer Betrieb auf der Vorortbahn Berlin–Lichterfelde Ost eingeführt.	SA 3.46 SU 20.23 ☽ MA 12.14 MU 22.46	SA 3.47 SU 20.23 MA 13.26 MU 23.01	SA 3.48 SU 20.22 MA 14.40 MU 23.22

84

Scherzbild zu dem Entwurf des jetzigen Hamburger Hauptbahnhofs, der auf dem Gelände der ehemaligen St.-Jacobi- und St.-Georg-Begräbnisplätze im Zuge des alten Stadtgrabens errichtet wurde

Nach einer zeitgenössischen Federzeichnung

100 Jahre deutsche Eisenbahnen

Die Eisenbahn in der Karikatur

Zur Vereinheitlichung der Hamburger Bahnhofsanlagen sollte ein Hauptbahnhof für Hamburg geschaffen werden. Er erhielt seinen heutigen Platz auf dem Gelände der ehemaligen St.-Jacobi- und St.-Georg-Begräbnisplätze in der Nähe der Kunsthalle, vor der das bekannte Schillerdenkmal steht. „Frei nach Schiller" wird in einem begleitenden Text zu dem obigen Scherzbild das Werden des Bahnhofs geschildert. Der Verfasser freut sich, daß nun endlich der Bahnhof „werden solle", allerdings müsse dabei „halb Hamburg verschoben werden". Schiller ringt verzweifelt die Hände ob all des Lärmens in der Nähe seines Denkmals. Er möchte vom Denkmal herunter, aber er muß ausharren. Sein Denkmal steht dort noch heute. Der Ritter St. Georg will als Patron den Friedhof durchreiten, staunend sieht er die ausgegrabenen Schädel und tanzenden Skelette, die z. T. ehemalige Hamburger Originale versinnbildlichen. Unter ihnen auch die bekannte Hamburger Figur Hummel. Die Totengerippe klagen: „Mit verkehrter Knochennummer schleppt man uns nach Ohlsdorf hin", um dort wieder beigesetzt zu werden. Im Hintergrunde fahren Züge aufeinander, ein Hinweis auf ein Eisenbahnunglück an der Altmannstraße auf dem Klostertorbahnhof. Aus der Kunsthalle werden die Skulpturen entfernt, allerdings eine allzu vorsorgliche Maßnahme, da die Kunsthalle vom Bahnbau unberührt blieb. Über der Kunsthalle ist das Bild des damaligen preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten von Thielen eingefügt.

Juli 1935

13. 1874 Erwerb der Ostbahn durch Bayerische Staatsregierung eingeleitet.

11	12	13
Donnerstag	Freitag	Sonnabend
SA 3.49 MA 15.57	SA 3.50 MA 17.11	SA 3.51 MA 18.19
SU 20.21 MU 23.49	SU 20.20 MU 0.00	SU 20.19 MU 0.27

Märkische Oderlandschaft bei Neuzelle · Strecke Frankfurt (Oder) – Guben
Bild: Berkowski, Hannover

Mit der Reichsbahn durch deutsche Lande

Durchs märkische Oderland

Wer von Berlin in die schlesische Ostmark fährt, den führt von Frankfurt (Oder) bis Guben der Schienenstrang an dem Höhenrand entlang, der das Tal des Oderstromes westlich begrenzt. Weithin kann der Blick schweifen über die fruchtbare Niederung des Flusses bis zu den jenseitigen Höhenzügen der Sternberger Landschaft. Die großartige Schleusenanlage von Fürstenberg fesselt das Auge, und kurz danach führt der Zug an Neuzelle vorbei, einem ehemaligen Zisterzienserstift, das hier als Hort deutscher Kultur im 13. Jahrhundert gegründet wurde.

Juli
1935

14

Sonntag

SA 3.52
SU 20.18

MA 19.15
MU 1.19

Stadtbahnhof Tiergarten um 1890

Aus: Berlin und seine Eisenbahnen, Verlag Julius Springer, Berlin

100 Jahre deutsche Eisenbahnen

Die Berliner „S"-Bahn

Eine Selbstverständlichkeit sind heute dem Berliner die Stadt-, Ring- und Vorortbahnen, deren Bahnhöfe durch das weithin leuchtende Merkzeichen „S" im grünen Felde gekennzeichnet sind. 84 Jahre reicht schon die Geschichte der Berliner S-Bahn zurück.

Der älteste Teil ist die Ringbahn. Ihr Vorläufer war eine im Jahre 1851 für politische Zwecke gebaute Bahn, die die Bahnhöfe der in Berlin mündenden Privatbahnen miteinander verband. Die durch die Straßen rollenden schweren Züge gaben zu Beschwerden und Mißständen Anlaß, so daß sehr bald der Plan, die Bahn in weitem Umkreise – als Ring – um die Stadt herumzuführen, erwogen wurde. Jedoch erst 1871 konnte die neue Strecke eröffnet und die alte Verbindungsbahn stillgelegt werden. Der Ring führte zunächst nur von Moabit über Stralau bis Schöneberg, bis er 1872 durch Fertigstellung des westlichen Schlußstückes Charlottenburg–Moabit geschlossen wurde.

Die Stadtbahn, die die Querverbindungen in der West-Ost-Richtung mitten durch die Stadt darstellt und Charlottenburg mit Stralau verbindet, wurde 1882 in Betrieb genommen. Auf ihr setzte sehr bald ein lebhafter Verkehr ein. Bereits 1894 folgten sich die Stadtbahnzüge in 5 Minuten Abstand, 2 Jahre später im Abstand von 3 Minuten, und im Jahre 1905 war die für den Dampfbetrieb größtmögliche Dichte von $2^1/_2$ Minuten erreicht. Die 1926 bis 1928 erfolgte Elektrisierung gestattet nunmehr einen Zugabstand von $1^1/_2$ Minuten.

Als erste Vorortbahn entstand 1891 die Wannseebahn, der sehr bald mit dem Anwachsen der Vororte weitere Strecken nach Spindlersfeld, nach Kaulsdorf, nach Lichterfelde Ost, nach Erkner usw. folgten. Heute ist eine weitere Ergänzung des Berliner S-Bahn-Netzes im Entstehen begriffen. Die im Bau befindliche Nord-Süd-S-Bahn, die im Tunnel unter den Straßen Berlins durchgeführt wird, verbindet nach Fertigstellung die südwestlichen Vorortstrecken mit den nördlichen Strecken und Anhalter Bahnhof und Potsdamer Bahnhof mit dem Stettiner Bahnhof.

Juli
1935

15	16	17
Montag	Dienstag	Mittwoch
SA 3.53 MA 19.56	SA 3.54 MA 20.27	SA 3.56 MA 20.50
SU 20.17 MU 2.31	SU 20.16 ☽ MU 3.53	SU 20.15 MU 5.24

Altes Empfangsgebäude Oldenburg, eröffnet am 21. Mai 1879

Nach einem zeitgenössischen Stich

100 Jahre deutsche Eisenbahnen

Ehemalige Reichsbahndirektion Oldenburg

In Oldenburg hatte von Anfang an der Staat den Bau und den Betrieb der Eisenbahnen in die Hand genommen. Wirtschaftliche und politische Schwierigkeiten, die sich besonders für Oldenburg in seiner Verkehrsentwicklung nach manchen Richtungen entgegenstellten, ermöglichten erst Ende der sechziger Jahre des vorigen Jahrhunderts den Bau von Eisenbahnen. Erst 1867 wurden die Strecken Oldenburg-Bremen und Oldenburg-Wilhelmshaven fertiggestellt und dem Betriebe übergeben; 1869 folgte eine Verbindung von Oldenburg nach Leer. Mit der Vollendung der Linien Wilhelmshaven-Oldenburg-Bremen und Oldenburg-Leer war das Grundgerüst der oldenburgischen Bahnen in wesentlichen Teilstrecken hergestellt, und es war selbstverständliche Aufgabe, nunmehr auf die Vollendung dieses Gerüstes Bedacht zu nehmen. Die Bahnstrecke Hude-Brake wurde im Jahre 1873, die weitere Strecke bis Nordenham im Jahre 1875 dem öffentlichen Verkehr übergeben. Die Strecke Sande-Jever wurde 1871 eröffnet. Sie schließt die ehemalige Herrschaft Jever mit deren an geschichtlichen Erinnerungen reichen Hauptstadt Jever an die Wilhelmshaven=Oldenburger Strecke an. Zur Verbindung des Hafens Wilhelmshaven mit den Kohlenrevieren Westfalens und der Ruhr wurde eine Bahnverbindung Oldenburg-Quakenbrück-Osnabrück hergestellt, die in den Jahren 1875/76 in Benutzung genommen wurde. Fast gleichzeitig im Jahre 1876 wurde auch die Strecke Ihrhove-Neuschanz zum Anschluß an die niederl. Eisenbahn eröffnet und damit der Schlußstein in den Grundbau der oldenburgischen Eisenbahnen gelegt. Die weitere Aufschließung des Landgebietes ging, nachdem die Hauptlinien sich als lebensfähig erwiesen hatten und ihre Ertragsfähigkeit gesichert erschien, schrittweise durch den Ausbau einer Reihe von Nebenbahnen voran. Am 31. Dezember 1934 wurde die Reichsbahndirektion Oldenburg aufgelöst. Die Strecke Bremen-Hude-Blexen ging auf die Reichsbahndirektion Hannover, alle übrigen Strecken gingen auf die Reichsbahndirektion Münster (Westfalen) über. – Nachdem die Verreichlichung des Jahres 1920 die Selbständigkeit des oldenburgischen Eisenbahnwesens abgeschlossen hatte, ist mit der Auflösung dieser Reichsbahndirektion ein weiterer Schritt in der Verwaltungsvereinfachung der Reichsbahn getan worden.

Juli
1935

18	19	20
Donnerstag	Freitag	Sonnabend
SA 3.57 MA 21.09	SA 3.59 MA 21.25	SA 4.00 MA 21.41
SU 20.13 MU 6.55	SU 20.12 MU 8.24	SU 20.11 MU 9.51

100 Jahre deutsche Eisenbahnen

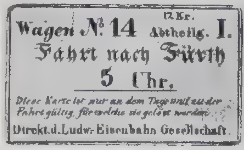
Die ersten Fahrkarten

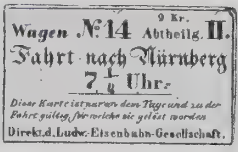
Bunt und uneinheitlich waren Fahrausweise und Fahrpreise der ersten deutschen Eisenbahnen. Am Tage nach der Eröffnung der Ludwigs-Eisenbahn Nürnberg–Fürth, also am 8. Dezember 1835, wurde die Bahn dem öffentlichen Verkehr übergeben. Der Fahrpreis für die Person betrug in der Abteilung I 12 Kreuzer, in der Abteilung II 9 Kreuzer und in der Abteilung III 6 Kreuzer. Die ersten ausgegebenen Fahrkarten sind hier wiedergegeben. In der ersten Woche vom 8.–14. Dezember 1835 wurden 8044 Personen befördert. Die Einnahmen betrugen 1152 Gulden 2 Kreuzer.

Links ist ein einfacher Fahrausweis der Altona-Kieler Bahn, die damals noch auf dänischem Hoheitsgebiet lag, dargestellt, darunter die Rückseite einer Fahrkarte Hamburg-Bergedorf und oben einer der ersten bekannten Fahrausweise eines Gesellschaftssonderzuges, der einen besonderen, dem Charakter der Reisegesellschaft entsprechenden Bildschmuck erhalten hatte.

Lustfahrt
der Allgemeinen Altonaer Liedertafel
auf der Hamburg Bergedorfer Eisenbahn
Donnerstag d. 21 Juli 1842.
Abf. von Hamburg, pr. 3½ Uhr Nachm. Abf. v. Bergedorf pr. 8 Uhr Abends
Diese Karte muß bei der Hinfahrt und in Frascati beim Eintritt vorgezeigt werden. Bei der Rückfahrt wird sie beim Eintritt in die Wagen abgefordert werden.

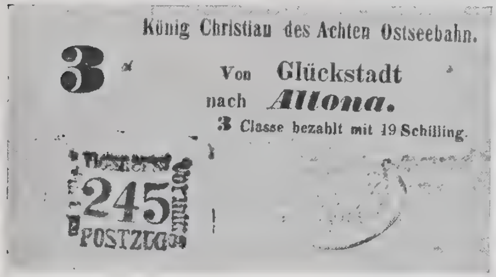
Fahrausweis für einen Gesellschaftssonderzug aus dem Jahre 1842


12 Kr.
Wagen № 14 Abtheilg. I.
Fahrt nach Fürth
5 Uhr.
Diese Karte ist nur an dem Tage und zu der Fahrt gültig, für welche sie gelöst worden.
Direkt. d. Ludw.-Eisenbahn Gesellschaft.

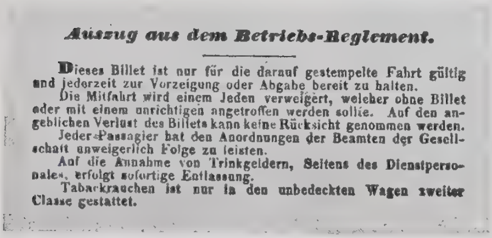

9 Kr.
Wagen № 14 Abtheilg. II.
Fahrt nach Nürnberg
7 ¼ Uhr.
Diese Karte ist nur an dem Tage und zu der Fahrt gültig, für welche sie gelöst worden.
Direkt. d. Ludw.-Eisenbahn-Gesellschaft.

6 Kr.
Wagen № 14 Abtheilg. III
Fahrt nach Fürth
7 Uhr.
Diese Karte ist nur an dem Tage und zu der Fahrt gültig, für welche sie gelöst worden.
Direkt. d. Ludw.-Eisenbahn-Gesellschaft.

Die ersten deutschen Fahrkarten


König Christian des Achten Ostseebahn.
3
Von Glückstadt nach Altona.
3 Classe bezahlt mit 19 Schilling.
245
POSTZUG

Fahrschein der Altona-Kieler Bahn aus dem Jahre 1845


Auszug aus dem Betriebs-Reglement.

Dieses Billet ist nur für die darauf gestempelte Fahrt gültig und jederzeit zur Vorzeigung oder Abgabe bereit zu halten.

Die Mitfahrt wird einem Jeden verweigert, welcher ohne Billet oder mit einem unrichtigen angetroffen werden sollte. Auf den angeblichen Verlust des Billets kann keine Rücksicht genommen werden.

Jeder Passagier hat den Anordnungen der Beamten der Gesellschaft unweigerlich Folge zu leisten.

Auf die Annahme von Trinkgeldern, Seitens des Dienstpersonales, erfolgt sofortige Entlassung.

Tabackrauchen ist nur in den unbedeckten Wagen zweiter Classe gestattet.

Rückseite einer alten Fahrkarte der Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn

Juli
1935

21

Sonntag

SA 4.01
SU 20.10

MA 21.57
MU 11.17

Die Eisenbahner und ihre Reichsbahn

Der Gepäckträger

Eine aus dem Bilde des Großstadtbahnsteiges nicht hinwegzudenkende Erscheinung sind die Gepäckträger. Noch ist der Zug nicht vollständig zum Halten gekommen, schon sind die hilfsbereiten Männer in ihren grünen Blusen zur Stelle, um das Gepäck der Reisenden in Empfang zu nehmen und zu besorgen. Oft tragen sie Zentnerlasten am Riemen über der Schulter. Auch bei der Abfahrt des Zuges sind sie pünktlich zur Stelle, um ihrem Auftraggeber einen günstigen Platz zu sichern und sein Gepäck im Abteil unterzubringen.

Tritt aber eine Pause ein, dann pflegen sie der wohlverdienten Ruhe, und man kann sie in Gruppen stehen oder im Sonnenschein beieinander auf einer Bank am Bahnhof beim Plauderstündchen sitzen sehen. Die Sommersonne meint es gut zur Mittagsstunde und macht ein wenig müde, wie der Schnappschuß der Kamera beweist.

Berliner Gepäckträger am Bahnhof „Zoo" zu verkehrsschwacher Tageszeit

Bild: Seidenstücker, Berlin

Juli
1935

24. 1869 Dr.-Ing. e. h. Julius Dorpmüller, Generaldirektor der Reichsbahn, geboren.

22	23	24
Montag	Dienstag	Mittwoch
SA 4.03 · SU 20.08 · ☾ · MA 22.16 · MU 12.42	SA 4.04 · SU 20.07 · MA 22.40 · MU 14.06	SA 4.06 · SU 20.05 · MA 23.11 · MU 15.26

Die eben vollendete Hochfelder Rheinbrücke und die Eisenbahnfähre auf ihrer letzten Fahrt 1873

Nach einer zeitgenössischen Steinzeichnung

100 Jahre deutsche Eisenbahnen

Eisenbahnfahrt über den Rhein in drei Zeitabschnitten

Während jahrhundertelang für den Landverkehr zwischen den Ufern des Rheins Fähren und später Schiffbrücken genügten, änderte sich das Bild, als die ungeahnte Verkehrsentwicklung mit dem Bau der Eisenbahnen einsetzte. Begnügte sich auch das neue Verkehrsmittel zuweilen noch mit diesen „schwimmenden Brücken", so war doch bald das Übersetzen der Züge zu umständlich und zeitraubend. So wurde auch der Fährbetrieb bei Rheinhausen, der von 1866–1873 bestand, durch eine Brücke ersetzt. 1871–1873 errichtet, galt sie zu ihrer Zeit als ein hervorragendes Werk der Technik. Sie war zweigleisig mit beiderseitigen 1 m breiten Fußsteigen. Vier Stromöffnungen von je 98 m Stützweite überspannten den Strom. Auf beiden Seiten schlossen sich je eine Drehbrücke und eine Anzahl massiver Flutbrücken an. Ihre Gesamtlänge betrug 934 m. Etwas über 2 Jahre hat der Bau gedauert, eine beachtliche Leistung bei dem Umfang der Arbeiten. Nach 54jährigem Bestand genügte auch sie nicht mehr den Anforderungen; die immer größer werdenden Lasten konnte sie nicht mehr tragen. 1927 mußte sie einer Parallelfachwerkbrücke weichen, die heute mit zwei schlanken Überbauten den Rheinstrom überquert.

Die neue Rheinbrücke bei Duisburg-Hochfeld 1927

Juli 1935

25	26	27
Donnerstag	Freitag	Sonnabend
SA 4.07 MA 23.52	SA 4.09 MA 0.00	SA 4.10 MA 0.45
SU 20.04 MU 16.38	SU 20.03 MU 17.40	SU 20.01 MU 18.27

Ordensburg Lochstädt am Frischen Haff bei Fischhausen · Strecke Königsberg (Preußen)–Pillau
Bild: Berkowski, Hannover

Mit der Reichsbahn durch deutsche Lande

An die Danziger Bucht

Der unmittelbare Weg von Königsberg an die Danziger Bucht führt in westlicher Richtung nach der Hafenstadt Pillau. Pillau, am Pillauer Tief, der Verbindung des Frischen Haffs mit der offenen Ostsee, gelegen, ist wichtiger Übergangspunkt auf den Seedienst Ostpreußen. Von hier führen die Motorschnellschiffe des Seedienstes nach Zoppot, Swinemünde, Binz, Warnemünde und Travemünde, in einigen Sommermonaten auch nach Memel.

Die Bahnfahrt nach Pillau bietet besonders in ihrem letzten Abschnitt viel des Interessanten. Kurz nach Fischhausen, dem alten samländischen Bischofssitz, nimmt die Landverbindung nach Pillau nehrungsartigen Charakter an. Unmittelbar an die Uferhöhen des Frischen Haffs schmiegt sich die Bahn an. Man hat den Blick über die „Fischhausener Wiek". Da geht es auch schon an Lochstädt, der alten, schön gelegenen Ordensburg vorbei. Über das Seebad Neuhäuser hinaus sind es dann nur noch wenige Minuten bis Pillau.

Juli
1935

28

Sonntag

28. 1892 Preußisches Gesetz über Klein- und Privatanschlußbahnen.

SA 4.12
SU 20.00

MA 1.48
MU 19.03

Der 1859 eröffnete Kölner Zentralbahnhof
Nach einem zeitgenössischen Holzschnitt

100 Jahre deutsche Eisenbahnen

Reichsbahndirektion Köln

Die heutige Reichsbahndirektion Köln ist hervorgegangen aus der 1837 konzessionierten Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft, der 1843 gegründeten Cöln-Mindener Eisenbahn und der seit 1844 bestehenden Bergisch-Märkischen Eisenbahn. Vor Köln hatten Dresden, Berlin und sechs andere große deutsche Städte bereits Eisenbahnen erhalten. Als erste Eisenbahn im rheinischen Bezirk entstand die wichtige Ost-West-Linie Köln–Aachen, deren erste Teilstrecke am 2. August 1839 dem Betriebe übergeben wurde und deren Ausbau über Aachen bis Herbesthal 1843 vollendet war. 1844 folgte die Nord-Süd-Linie Köln–Bonn und 1845 die Süd-Nord-Linie Köln–Düsseldorf. Damit war die Grundlage geschaffen für die Entwicklung eines der heute verkehrsreichsten Gebiete Deutschlands. – In kurzer Folge wurden weitere wichtige Strecken fertiggestellt. Dreiviertel der heutigen Betriebslänge des Kölner Bezirks ist in den ersten 50 Jahren der deutschen Eisenbahnen gebaut worden, darunter fast alle Schnellzugstrecken. Als 1862 die erste Eisenbahnbrücke über den Rhein zwischen Köln und Deutz das Netz der Rheinischen Eisenbahn mit der Cöln-Mindener Eisenbahn verbunden und die Verstaatlichung im Jahre 1879 die verschiedenen Bahngesellschaften einheitlicher Leitung unterstellt hatte, war der Weg freigegeben für die ungeahnt schnelle Entwicklung des Eisenbahnverkehrs im Rheinland. – Zunächst bestanden in Köln zwei Eisenbahndirektionen. Das linksrheinisch gelegene Netz der Rheinischen Eisenbahn wurde von der Eisenbahndirektion Köln-linksrheinisch und die Strecken der Cöln-Mindener Eisenbahn von der Eisenbahndirektion Köln-rechtsrheinisch verwaltet, bis 1895 der rechtsrheinische Bezirk nach Essen verlegt wurde. – Durch die Abtrennung des Gebietes Eupen-Malmedy in Auswirkung des Versailler Diktats gingen dem Bezirk wichtige Strecken in der Westeifel verloren.

Juli 1935

29	30	31
Montag	Dienstag	Mittwoch
SA 4.13 MA 2.58	SA 4.15 ● MA 4.11	SA 4.16 MA 5.23
SU 19.58 MU 19.28	SU 19.57 MU 19.48	SU 19.55 MU 20.03

Eröffnung des Königsberger Bahnhofs im Jahre 1853
Nach einem zeitgenössischen Holzschnitt

100 Jahre deutsche Eisenbahnen

Reichsbahndirektion Königsberg

Die Reichsbahndirektion Königsberg, vom übrigen Reichsbahnkörper durch den Weichsel-Korridor getrennt, hat im äußersten Osten des Reiches wichtige deutsche Aufgaben zu erfüllen. Am 1. April 1895 aus der früheren Eisenbahndirektion Bromberg hervorgegangen, hat sie 1920 durch die Grenzziehung auf Grund des Versailler Diktates einschneidende Änderungen erfahren. Vom früheren Danziger Bezirk übernahm die Direktion Königsberg 326 km, im Memelgebiet verlor sie 137 km an die litauischen Staatsbahnen. – Die älteste Bahnlinie in ihrem jetzigen Bezirk ist die Strecke Marienburg-Königsberg der preußischen Ostbahn. Sie wurde zusammen mit dem Königsberger Bahnhof am 1. August 1853 von König Friedrich Wilhelm IV. feierlich eröffnet. In einzelnen Abschnitten wurde diese Bahnlinie dann bis an die russische Grenze nach Eydtkuhnen weitergeführt und 1860 vollendet. Anschluß an das deutsche Bahnnetz erhielt der Osten erst 1857 mit der Fertigstellung der beiden großen Brücken über die Weichsel und die Nogat und der Eröffnung der Strecke Dirschau-Marienburg. 1864 begann der Bau der zweiten größeren Bahnlinie, der ostpreußischen Südbahn Pillau-Königsberg-Prostken, deren letzte Strecke Lyck-Prostken mit Anschluß an das russische Bahnnetz am 1. November 1871 eröffnet wurde. Die dritte große Bahnlinie Insterburg-Allenstein-Deutsch Eylau wurde in den Jahren 1871/72 fertiggestellt. Sie bekam 1873 mit Eröffnung der Weichselbrücke bei Thorn Anschluß nach Berlin über Posen, während zu gleicher Zeit die Ostbahn durch Fertigstellung der Strecke Konitz - Preußisch-Stargard unmittelbar Verbindung mit Berlin über Schneidemühl erhielt. Es folgten 1876/77 die Strecke Marienburg-Mlawa, 1878/79 Insterburg-Lyck, 1883-85 Allenstein-Lyck und Allenstein-Kobbelbude, 1887/88 Allenstein-Soldau, 1889-91 Königsberg-Labiau-Tilsit und 1892-94 Tilsit-Stallupönen und Elbing-Osterode-Hohenstein. Um die Jahrhundertwende war im großen und ganzen der Ausbau des ostpreußischen Eisenbahnnetzes abgeschlossen.

August 1935

1. 1853 Strecke Königsberg – Marienburg eröffnet.
1906 Personentarifreform.
1907 Inkrafttreten von Signalordnung und Fahrdienstvorschriften für deutsche Eisenbahnen.

2. 1839 Erste Teilstrecke Köln – Aachen eröffnet.
1841 Konzession der Oberschlesischen Eisenbahn-Gesellschaft für Eisenbahnstrecke Breslau – Oppeln.
1934 Reichspräsident Generalfeldmarschall v. Hindenburg gestorben.

1	2	3
Donnerstag	Freitag	Sonnabend
SA 4.18 MA 6.34	SA 4.19 MA 7.43	SA 4.21 MA 8.51
SU 19.54 MU 20.16	SU 19.52 MU 20.29	SU 19.51 MU 20.41

Der Alpsee bei Immenstadt (Allgäu) · Strecke München–Lindau

Bild: Hipp, Immenstadt (Allgäu)

Mit der Reichsbahn durch deutsche Lande

Ins Allgäu

Die Fahrt von München ins Allgäu auf der Reichsbahnstrecke nach Lindau ist überaus reizvoll. Nach Passieren einiger Vororte und einem schönen Ausblick auf den Ammersee durchfährt die Bahn hinter Buchloe die breite Niederung der Wertach, deren Landschaftsbild großartig vom Gebirge abgeschlossen wird; besonders die Zugspitze, Hochplatte und Säuling treten hervor. Von der alten, ehemals freien Reichsstadt Kaufbeuren, die an der Westseite noch von Mauern und Warttürmen eingefaßt ist, führt eine Bahn nach Füssen, in dessen Nähe die Schlösser König Ludwigs II., Neuschwanstein und Hohenschwangau, liegen. Beim Eintritt der Bahn in das Tal der Iller liegt etwas westlich die Hauptstadt des Allgäus, Kempten, mit dem schönen ehemaligen fürstlichen Schloß. In Immenstadt zweigt eine Nebenbahn nach dem südlichsten Marktflecken Deutschlands, Oberstdorf, ab. In einem ins Herz der Allgäuer Alpen führenden Quertal gelegen, von 2000–2600 m hohen Bergen umrahmt, ist Oberstdorf wegen seiner windgeschützten Lage und starken Besonnung einer der besuchtesten Kurorte des Allgäus im Sommer und Winter. Die Reichsbahnstrecke nach Lindau führt bei Bühl am Nordrand des schönen Alpsees, den unser Bild zeigt, vorbei über die Wasserscheide zwischen Donau und Rhein nach dem Bodensee und bietet dem Reisenden einen schönen Blick auf den Bregenzer Wald und den aus den Schweizer Alpen herübergrüßenden schneebedeckten Säntis.

August
1935

4

Sonntag

SA 4.22
SU 19.49

MA 10.01
MU 20.53

„Oberlandzug" Königsberg – Osterode überquert den Drewenzsee bei Osterode (Ostpreußen)
Bild: Landesverkehrsverband Ostpreußen

Mit der Reichsbahn durch deutsche Lande

Ins ostpreußische Oberland

An der südlichen Hauptbahn Ostpreußens, die der von Westen kommende Reisende nach Durchquerung des Weichselkorridors über Bromberg – Thorn oder Posen – Thorn erreicht, liegen im sogenannten Oberland die beiden Städte Deutsch Eylau und Osterode, die vor einem Jahr der Trauerzug mit dem Sarge des verstorbenen Reichspräsidenten Generalfeldmarschall von Hindenburg auf dem Wege von Neudeck nach dem Tannenberg-Denkmal passierte. Für die Bewohner der Großstadt Königsberg (Preußen) ist dies Gebiet durch besondere Oberlandzüge erschlossen worden. In dem am schönen Drewenzsee gelegenen Hauptorte des Oberlandes, Osterode, zweigt eine Nebenbahn nach Hohenstein, der Bahnstation des Tannenberg-Denkmals, ab.
Wer hier die historischen Stätten besucht, wird im Oberland, dem nächst Masuren seenreichsten Gebiet Ostpreußens, mit seinen weiten Laub- und Nadelwäldern und den größten und schönsten Rotbuchenbeständen Ostdeutschlands eine reizvolle, abwechslungsreiche Landschaft kennenlernen. Auf Fußwanderungen oder Paddelbootfahrten umfängt ihn die Stille und Einsamkeit dieser Gegend wohltuend und erholend.

August
1935

6. 1789 Friedrich List in Reutlingen geboren.
7. 1878 Preußisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten errichtet, von Maybach erster Minister.

5	6	7
Montag	Dienstag	Mittwoch
SA 4.24 MA 11.10	SA 4.25 MA 12.23	SA 4.27 MA 13.36
SU 19.47 MU 21.08	SU 19.45 MU 21.25	SU 19.44 ☽ MU 21.49

Eisenbahner als Imker in der Lüneburger Heide
Bild: Berkowski, Hannover

Die Eisenbahner und ihre Reichsbahn

Der Eisenbahner als Kleinwirt

Ist mit dem Dienst in einem großen Verkehrsunternehmen der Begriff von Unruhe und Unrast unvermeidlich verbunden, so strebt der Eisenbahner doch, wo er irgend kann, danach, mit seiner Heimaterde zu verwachsen und bodenständig zu werden. Allerorts kann man neben den Bahnstrecken, wo noch freies Bahngelände verfügbar ist, sehen, welche Freude die Eisenbahner und ihre Familien als Kleingärtner an der Bearbeitung von Grund und Boden haben.

Das Bild, das aus der Lüneburger Heide stammt, zeigt den Eisenbahner als Imker. Gerade im Hannoverschen wird der Imkerei besondere Liebe entgegengebracht.

August 1935	8 Donnerstag	9 Freitag	10 Sonnabend
	SA 4.28 MA 14.50	SA 4.30 MA 16.00	SA 4.32 MA 17.01
	SU 19.42 MU 22.20	SU 19.40 MU 23.05	SU 19.38 MU 0.00

Mit der Reichsbahn durch deutsche Lande

In die Grenzmark Posen=Westpreußen

Schneidemühl, die Haupt=stadt der Grenzmark, hat eine Umgebung, die reich ist an schönen Landschaftsbildern. Das Bild gibt den Blick wieder von den bewaldeten Höhen des Schneidemühler Stadtforstes auf das lieb=liche Tal der Küddow, eines Flüßchens, das unweit Schneidemühls in die Netze mündet. Die einstmals nach Posen führende Bahnstrecke geht hier hindurch, doch 6 1/2 km vom Bahnhof Schneidemühl nur entfernt, ist sie – eine Folge der Grenz=ziehung – abgeschnitten. Ein reger Ausflugsverkehr hat sich nach der heutigen, schön gelegenen Endstation Kö=nigsblick entwickelt.

Blick vom Friedrichstein bei Königsblick ins Küddowtal · Strecke Schneidemühl – Königsblick

Bild: Techno-Photogr. Archiv, Berlin-Wilmersdorf

August
1935

11

Sonntag

SA 4.34
SU 19.36

MA 17.48
MU 0.06

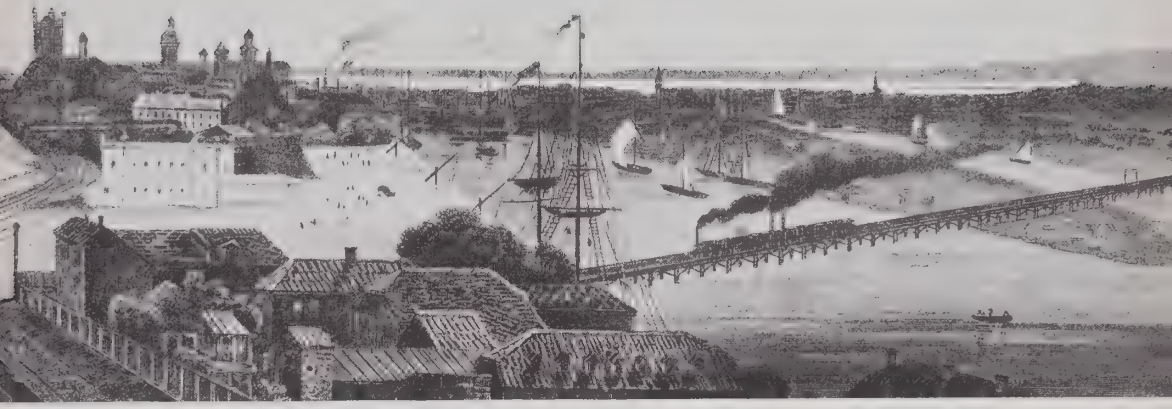
SA nach der Ausladung am Bahnhof Nürnberg=Dutzendteich
Bild: W. Steiner, Berlin

Die Reichsbahn im neuen Staat

Betriebsleistungen der Reichsbahn zum Reichsparteitag 1934

Mit Stolz blickt der deutsche Eisenbahner auf die reibungslose Abwicklung des Massenverkehrs zum Reichsparteitag der NSDAP 1934 zurück. Waren es 1933 400000 Teilnehmer, die an= und abzubefördern waren, so belief sich zum Parteitag 1934 ihre Zahl auf 770000. Neben den planmäßigen Zügen mit ihren zahlreichen Vor= und Nachzügen wurden 524 Sonderzüge mit einer durchschnittlichen Besetzung von 1000–1200 Mann nach Nürnberg gefahren. Dabei ballte sich die Hauptzahl der Transporte auf zwei Zeiträume von je 48 Stunden zusammen. Während des Antransportes mußte teilweise auch schon die Rückbewegung einsetzen und die Stadt Nürnberg fortlaufend mit den notwendigen Lebensmitteln und sonstigen Gütern versorgt werden. Der gesamte Betrieb wickelte sich so glatt und reibungslos ab, daß es möglich war, an einzelnen Tagen bis zu 41 Güterzüge über die planmäßig vorgesehene Zahl hinaus noch zu fahren.
Das Bild zeigt SA beim Abmarsch vom Bahnhof Nürnberg=Dutzendteich.

August 1935	12 Montag	13 Dienstag	14 Mittwoch
	SA 4.35 MA 18.25 SU 19.34 MU 1.23	SA 4.37 MA 18.51 SU 19.32 MU 2.49	SA 4.39 MA 19.12 SU 19.30 MU 4.21



Die erste Bahnhofsanlage in Stettin mit der hölzernen Eisenbahnbrücke über die Oder
Nach einem zeitgenössischen Stahlstich

100 Jahre deutsche Eisenbahnen

Reichsbahndirektion Stettin

Am 20. Mai 1835 bildete sich das Berlin-Stettiner Eisenbahnkomitee für den Bau einer Eisenbahn zwischen Stettin und Berlin. Am 1. August 1842 wurde der erste Streckenabschnitt Berlin-Eberswalde eröffnet, am 15. August 1843 das Werk vollendet. Der König selbst und der in Preußen allbekannte Papa Wrangel nahmen an der Eröffnung teil. Es war die erste Eisenbahnverbindung des deutschen Binnenlandes mit dem Meere. Die Berlin-Stettiner Eisenbahngesellschaft führte den Betrieb und hatte bis zum Jahre 1879 Pommern durch ein weitverzweigtes Netz erschlossen. Durch Kaufvertrag übernahm der Staat in diesem Jahr die Berlin-Stettiner Eisenbahngesellschaft und setzte im Jahre 1880 die königliche Direktion der Berlin-Stettiner Bahn ein. Bereits im nächsten Jahr wurde die Direktion jedoch wieder aufgelöst unter Zuteilung der Strecken an die Direktionen Berlin und Bromberg. Die Neuordnung im Jahre 1895 ließ die Eisenbahndirektion Stettin wieder neu erstehen. Sie erhielt als Hauptader den größten Teil der Nordbahn, der Berlin-Stettiner, der Angermünde-Stralsunder Bahn und der Hinterpommerschen Eisenbahn Stralsund-Lauenburg-Danzig, die 1869 eröffnet worden war. – Bei Abtrennung des Korridors erhielt der Bezirk einige Strecken des ehemaligen Direktionsbezirks Danzig.

August 1935

15. 1843 Strecke Berlin-Stettin in Betrieb genommen.

16. 1915 Hindenburgbrücke über den Rhein eröffnet.

15	16	17
Donnerstag Mariä Himmelfahrt	Freitag	Sonnabend
SA 4.41 MA 19.29 SU 19.28 MU 5.53	SA 4.42 MA 19.46 SU 19.26 MU 7.24	SA 4.44 MA 20.03 SU 19.24 MU 8.53

Zwischen Goldap und Darkehmen (Ostpreußen) · Strecke Insterburg–Lyck
Bild: Berkowski, Hannover

Mit der Reichsbahn durch deutsche Lande

Ostpreußen

Wer die Rominter Heide, eines der größten deutschen Waldgebiete, besuchen will, wird meist den Weg über Insterburg–Darkehmen–Goldap wählen. Das Bild gibt so echt den Charakter dieser schönen ostpreußischen Landschaft wieder, über die vor 21 Jahren die Septemberschlacht gegen die Russen hinwegging.

August
1935

18

Sonntag

18. 1888 Hauptbahnhof Frankfurt a. M. eröffnet.

SA 4.45
SU 19.22

MA 20.22
MU 10.21

Reichsbahn und Privatbahnen

Von München auf die Zugspitze

Der Zahnradzug der Bayrischen Zugspitzbahn vor Riffelriß in 1600 m Höhe
Bild: Herpich, München

Wer München und die Bayrischen Alpen besucht, wird es nicht versäumen, auch den höchsten Berggipfel Deutschlands, die Zugspitze, aufzusuchen. Der Aufstieg, der einige Geübtheit im Bergsteigen erforderte, ist heute – manchem „Zünftigen" zum Leidwesen – von München aus zu einem bequemen Tagesausflug geworden. Schon die Fahrt ins Gebirge mit dem elektrischen Schnellzug der Reichsbahn nach Garmisch-Partenkirchen durch die prachtvollen Wälder und mit dem Blick auf den Starnberger und Staffelsee ist ein Erlebnis.

Von Garmisch-Partenkirchen führt die in den Jahren 1928–31 erbaute Bayrische Zugspitzbahn weiter aufwärts zuerst durch die Wiesen des Loisachtals über Rissersee, Kreuzeck (Talstation der Kreuzeckbahn), über Hammersbach (Höllentalklamm) nach Grainau. Von hier aus steigt sie als Zahnradbahn über die Stationen Eibsee und Riffelsee und durch einen 4 km langen Tunnel mit einer Doppelkehre im Inneren des Berges nach dem in 2650 m Höhe gelegenen Schneefernerhaus an. Die letzten 300 m zum Münchener Haus auf der Zugspitze überwindet eine Seilbahn. Die ganze Strecke von München bis auf den Gipfel der Zugspitze legt man heute in kaum 4 Stunden zurück.

August 1935

19	20	21
Montag	Dienstag	Mittwoch
SA 4.47 MA 20.45	SA 4.49 MA 21.13	SA 4.51 MA 21.51
SU 19.20 MU 11.48	SU 19.18 MU 13.13	SU 19.16 ☾ MU 14.29

Schiffbrücke Koblenz mit Festung und Bahnhof Ehrenbreitstein

Mit der Reichsbahn durch deutsche Lande

An den deutschen Rhein

Koblenz (confluentes), die „zusammenfließenden Flüsse", wie die Römer das Kastell an der Mündung der Mosel in den Rhein nannten, das in den Jahren 11 bis 9 vor Christi Geburt entstand, bildet heute einen wichtigen deutschen Eisenbahnknotenpunkt. Hier in der Mitte zwischen Mainz und Köln zweigt von der linksrheinischen internationalen Durchgangsstrecke in südwestlicher Richtung die Moselbahn ab, die nach Trier und weiter nach Luxemburg und dem lothringischen Industriegebiet führt. In östlicher Richtung findet die Linie ihre Fortsetzung in der Bahnstrecke nach Gießen mit den Anschlüssen nach Kassel und Berlin. Von dem gegenüberliegenden Niederlahnstein läßt sich rechtsrheinisch schnell Wiesbaden erreichen, und die Bahn nach Mayen schafft eine Verbindung mit der Eifel. – Auf dem rechten Rheinufer liegt majestätisch die Festung Ehrenbreitstein, von der man einen herrlichen Ausblick über die Stadt Koblenz und ins Rhein- und Moseltal hat. – Besonders großen Massenverkehr hatte der Bahnknotenpunkt Koblenz zu leisten bei der Beförderung von 400 000 Teilnehmern zu der großen Saarkundgebung auf dem Ehrenbreitstein im vorigen Jahre.

August 1935	22	23	24
	Donnerstag	Freitag	Sonnabend
	SA 4.52 MA 22.41	SA 4.54 MA 23.40	SA 4.56 MA 0.00
	SU 19.13 MU 15.35	SU 19.11 MU 16.26	SU 19.09 MU 17.05

Der 1848 errichtete Münchener Staatsbahnhof
Nach einem zeitgenössischen Kupferstich

100 Jahre deutsche Eisenbahnen

Reichsbahndirektion München

Der günstige Ertrag der am 7. Dezember 1835 eröffneten Ludwigs-Eisenbahn, die eine Rente von 12,5% brachte, und ihr großer technischer Erfolg spornten in Bayern bald zu weiteren Bahnbauten an. Städteverbindungen wurden geplant und zahlreiche Eisenbahngesellschaften gegründet. Von den geplanten Bahnbauten wurde zunächst durch eine Privatgesellschaft die Bahnlinie München-Mering-Augsburg ausgeführt, von der 1839 ein Teil, das Reststück 1840 eröffnet wurde. Am 25. August 1839 rollte der erste Eisenbahnzug von München ab. In den Jahren 1845 bis 1860 entstanden die Strecken München-Großhesselohe-Holzkirchen-Rosenheim-Landesgrenze gegen Kufstein und Traunstein-Landesgrenze gegen Salzburg. – Die erste durchlaufende Eisenbahnverbindung München-Berlin über Augsburg-Donauwörth-Gunzenhausen-Schwabach-Nürnberg-Bamberg-Hof-Leipzig-Magdeburg-Potsdam wurde 1847 vollendet. – Die geschichtliche Entwicklung der Eisenbahnverwaltung in Bayern, die mit München als Landeshauptstadt und damit auch mit dem Direktionsbezirk München besonders eng verknüpft ist, geht aus von einer 1841 errichteten Eisenbahnbaukommission für den Bau und vorläufigen Betrieb der Staatseisenbahnen, führt über die Generalverwaltung der Staatseisenbahnen 1851 zur Generaldirektion der Verkehrsanstalten, 1886 zur Generaldirektion der Bayerischen Staatseisenbahnen und endlich im Wege einer grundlegenden Neuordnung der Verkehrsverwaltung 1904 zur Schaffung des Bayerischen Verkehrsministeriums und 1907 zur Bildung von 6 Eisenbahndirektionen und 8 zentralen Ämtern als Unterstellen. Mit dem Übergang der Ländereisenbahnen auf das Reich ab 1. April 1920 machte das Bayerische Verkehrsministerium dem Reichsverkehrsministerium Zweigstelle Bayern, später der Gruppenverwaltung Bayern Platz, bis endlich 1933 im Dritten Reich auch dieser letzte partikularistische Rest in der Organisation der Deutschen Reichsbahn beseitigt wurde.

August
1935

25. 1839 Erste Teilstrecke München–Augsburg (Münchener Abschnitt) eröffnet.
1844 Strecke Nürnberg–Bamberg eröffnet.
1933 Gesellschaft „Reichsautobahnen" errichtet.

25

Sonntag

SA 4.58
SU 19.07

MA 0.48
MU 17.33

Gleisstopfmaschinen in der Oberbauunterhaltung auf einer süddeutschen Strecke

Die Reichsbahn motorisiert

Der Motor in der Oberbauunterhaltung

Ein dankbares Gebiet für die Motorisierung bot sich für die Reichsbahn bei den Hilfsmaschinen in der Oberbauunterhaltung. Hier zählt die Gleisstopfmaschine zu den meistverwendeten Gleisbaumaschinen. Sie ruht auf einem niedrigen Schlitten, der den zweizylindrigen 2-Takt-Vergasermotor mit 4 PS Leistung, Getriebe, Luftkompressor und Brennstofftank trägt und dem Arbeitsfortschritt entsprechend leicht mitgezogen werden kann. Angeschlossene Luftschläuche führen zu den von den Rottenarbeitern bedienten Preßluftstopfern. Die Maschine ist so leicht und niedrig gebaut, daß sie auf den Schwellenköpfen nachgezogen werden kann. Beim Durchfahren eines Zuges aber darf sie liegenbleiben und leer weiterlaufen, da sie nur wenig über die Schienen hinausragt. – Ende 1934 waren bei der Deutschen Reichsbahn über 1600 Gleißstopfmaschinen in Betrieb, die den Rottenarbeitern bei der Gleisunterhaltung wesentliche Erleichterung in dem schweren Dienst verschafften.

August
1935

26	27	28
Montag	Dienstag	Mittwoch
SA 4.59 MA 2.00	SA 5.01 MA 3.12	SA 5.02 MA 4.23
SU 19.04 MU 17.55	SU 19.02 MU 18.11	SU 18.59 MU 18.25

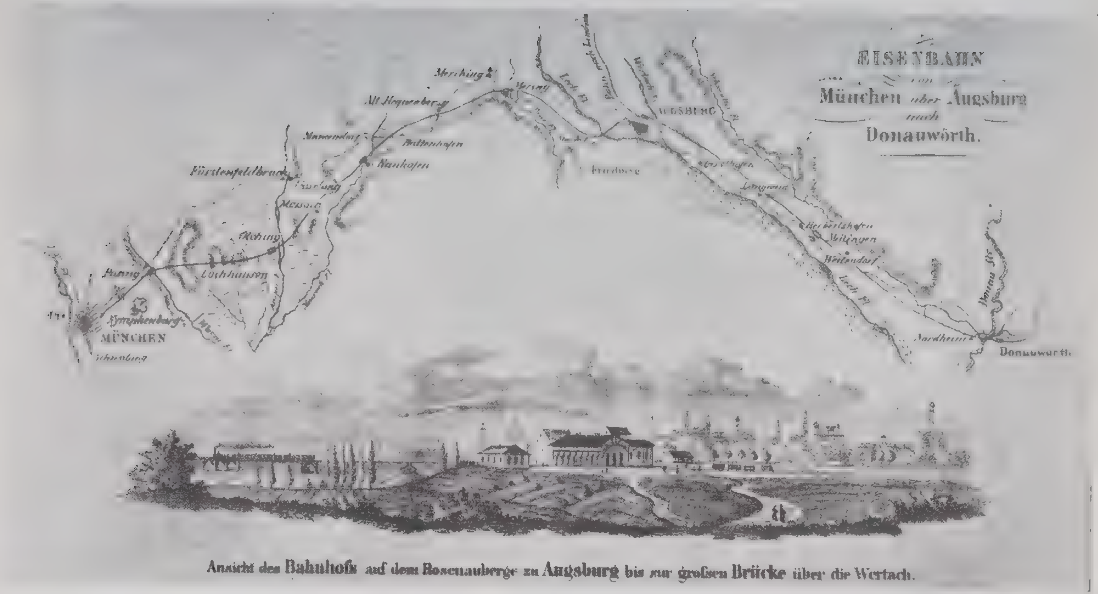
Am Frischen Haff bei Wolittnick · Strecke Marienburg–Königsberg (Preußen)
Bild: Berkowski, Hannover

Mit der Reichsbahn durch deutsche Lande

Durchs preußische Ordensland

Auf dem Streckenabschnitt Marienburg–Königsberg (Preußen) führen die Schienenstränge der Ostbahn bei Wolittnick fast unmittelbar am Frischen Haff entlang. Nach Marienburg werden die Industriestadt Elbing und Braunsberg im Ermland berührt. Knapp 40 km vor Königsberg kommt das Frische Haff in Sicht. Bis auf 200 m führen die Gleise an das Ufer heran, so daß man von dem erhöhten Bahnkörper aus die Wasserfläche weithin überblicken kann.

August 1935	29 Donnerstag	30 Freitag	31 Sonnabend
30. 1924 Reichsbahngesetz tritt in Kraft.	SA 5.04 MA 5.33 SU 18.57 ● MU 18.37	SA 5.06 MA 6.41 SU 18.55 MU 18.49	SA 5.07 MA 7.49 SU 18.53 MU 19.02



Plan der Linie München–Augsburg–Donauwörth aus dem Jahre 1846 mit Ansicht des Bahnhofes Augsburg
Nach einem zeitgenössischen Kupferstich

100 Jahre deutsche Eisenbahnen

Reichsbahndirektion Augsburg

Augsburg, schon in der Römerzeit Knotenpunkt eines weitverzweigten Fernstraßennetzes, vormals Mittelpunkt der kaiserlichen Taxispost und Sitz des kaiserlichen Generalpostmeisters, wußte sich auch bei der Einführung der neu erfundenen Schieneneisenbahn eine besondere Rolle zu sichern. Blieb es doch der Initiative Augsburger Bankiers und Industrieller vorbehalten, die Augsburger Eisenbahnbaugesellschaft zu gründen, und zwar zu fast der gleichen Zeit, als man in Nürnberg die Verbindung mit dem nur wenige Kilometer entfernten Fürth plante. Die 62 km lange Bahn sollte Augsburg mit München verbinden, mußte den reißenden Lechfluß überbrücken und das noch unkultivierte Haspelmoor überschreiten. Am 1. September 1839 wurde die erste Teilstrecke und ein Jahr später die ganze Linie dem Betriebe übergeben. – Im Jahre 1844 hatte der bayerische Staat die München-Augsburger Eisenbahn übernommen und gleichzeitig das Programm aufgestellt, ein ganz Bayern umspannendes und Anschluß an die Eisenbahnsysteme der Nachbarländer suchendes Eisenbahnnetz mit dem Zentralknotenpunkt Augsburg zu errichten. Die Linie Augsburg–Nürnberg–Bamberg–Hof sollte den Anschluß nach Sachsen und Preußen vermitteln, die Linie Augsburg–Günzburg–Ulm den nach Stuttgart und Paris, während die Augsburg-Münchener Strecke über Holzkirchen, Rosenheim nach Salzburg und Kufstein verlängert werden sollte. Die Linie Augsburg–Kaufbeuren, Kempten–Lindau endlich sollte den Anschluß zum Bodensee und nach der Schweiz herstellen, in Augsburg aber sollten alle diese Linien zusammenlaufen und die Schnellzüge sämtlicher Richtungen gegenseitig miteinander zusammengeschlossen werden. Im Jahre 1854, mit Vollendung der letzten Linie Augsburg–Ulm und Einführung des Eilzugsverkehrs war dieses großzügige Bauprogramm endgültig vollendet, und Augsburg blieb für fast drei Jahrzehnte der unangefochten wichtigste Eisenbahnknotenpunkt innerhalb Süddeutschlands.

Der Vorläufer der heutigen Reichsbahndirektion Augsburg ist in dem seit dem 14. November 1851 gebildeten Oberpost- und Bahnamt Augsburg zu suchen, das der Generalverwaltung der Posten und Eisenbahnen beim Staatsministerium des Handels und der öffentlichen Arbeiten unterstellt war. Die Verbindung der Eisenbahn mit der Post wurde im Jahre 1886 gelöst; seitdem bestand in Augsburg nur mehr ein Oberbahnamt, das vom September 1901 ab in eine Eisenbahnbetriebs-Direktion umgewandelt wurde. – Im Jahre 1907 wurde aus den Oberbahnämtern Augsburg und Kempten sowie aus Teilen des Oberbahnamtes Ingolstadt die Eisenbahndirektion Augsburg gebildet, die bei der Verreichlichung in die Reichsbahndirektion Augsburg überging.

September 1935

1. 1839 Erste Teilstrecke Augsburg–München (Augsburger Abschnitt) eröffnet.
1928 Flug-Eisenbahn-Personen-(Fleiper-)Verkehr eingeführt.
1933 Fahrdienstvorschriften der deutschen Reichsbahn in Kraft.

1

Sonntag

SA 5.09
SU 18.50

MA 8.59
MU 19.16

Der „Diplomatenzug" wird in Nürnberg feierlich empfangen

Bild: H. Bittner, Charlottenburg

Die Reichsbahn im neuen Staat

Der „Diplomatenzug"

Wie im Jahre 1933 hatte der Führer und Reichskanzler die Leiter der ausländischen diplomatischen Missionen in Berlin, Botschafter, Gesandte und Geschäftsträger, zur Teilnahme am Reichsparteitag 1934 eingeladen. In einem aus Mitropa-Speise- und -Schlafwagen zusammengestellten Diplomatenzug beförderte die Reichsbahn die Gäste nach Nürnberg.

Das Bild zeigt den festlichen Empfang des Zuges auf einem Nürnberger Bahnhof.

September 1935	2 Montag	3 Dienstag	4 Mittwoch
3. 1841 Strecke Düsseldorf – Elberfeld eröffnet.	SA 5.10 MA 10.10 SU 18.48 MU 19.32	SA 5.12 MA 11.22 SU 18.46 MU 19.54	SA 5.14 MA 12.35 SU 18.44 MU 20.21

Im Aussichtswagen nach Kipsdorf · Im Hintergrund die Maltertalsperre

Mit der Reichsbahn durch deutsche Lande

Ins Erzgebirge

Name und Ruf verdankt das Erzgebirge in früherer Zeit dem Silberbergbau, der zuerst in Freiberg betrieben wurde, das heute noch Sitz einer Bergakademie ist. – Nach Norden nur ganz flach abgedacht, tritt es kaum als Gebirge in Erscheinung. So liegen seine Reize weniger in abwechslungsreichen Bergformen als in den meist bewaldeten Tälern und den prächtigen Wäldern, die besonders das Kammgebiet überziehen. Zwei Strecken sind es, die den Reisenden besonders eindringlich die Erzgebirgslandschaft erleben lassen. Die eine Strecke folgt dem schönen Tal der Roten Weißeritz, vorüber an Dippoldiswalde und endigt in dem von bewaldeten Bergen umgebenen Kipsdorf, dem Ausgangspunkt lohnender Wanderungen. Die andere Linie durchzieht das bewaldete gewundene Tal der Müglitz, vorbei an der seltsamen achtstöckigen Burg Weesenstein und der Uhrmacherstadt Glashütte, um dann stark nach Bärenstein mit seinem Schloß und Lauenstein mit der malerisch gelegenen Burg hinaufzusteigen und über Geising nach dem beliebten Kurort und Wintersportplatz Altenberg weiterzuführen.

Auf diesen beiden schmalspurigen Strecken führen die Züge der Reichsbahn seit einigen Jahren bei günstigem Wetter offene, mit bequemen Klappsitzen ausgerüstete Aussichtswagen mit, die bei den Reisenden großen Anklang gefunden haben. Bieten sie ihnen doch die Möglichkeit, die besonderen landschaftlichen Schönheiten des Erzgebirges durch die ungehinderte Weite des Blickfeldes voll und nachhaltig in sich aufzunehmen. Die Strecke nach Altenberg wird jetzt auf Vollspur umgebaut.

September 1935	5 Donnerstag	6 Freitag	7 Sonnabend
5. 1872 Präsident des Verwaltungsrats der Reichsbahn, Dr. C. F. v. Siemens, geboren.	SA 5.15 MA 13.44 SU 18.41 MU 20.59	SA 5.17 ☽ MA 14.4° SU 18.39 MU 21.51	SA 5.18 MA 15.39 SU 18.36 MU 22.58

Neumärkische Landschaft bei Tamsel · Strecke Küstrin–Soldin
Bild: Berkowski, Hannover

Mit der Reichsbahn durch deutsche Lande

In die Neumark

Neumark und Friedrich der Große sind durch die großen Friedensschöpfungen des klugen Königs innig miteinander verbunden. Wer auf der Ostbahn fährt, überblickt von Küstrin bis Kreuz die Niederung des Warthe- und Netzebruches mit den Siedlungen, die mit der Urbarmachung in den Jahren 1767–82 hier entstanden sind. Aber auch mit der Kriegsgeschichte der Preußenkönige ist das Land eng verwachsen.
Die Nebenbahn Küstrin–Soldin, die auf dem Landschaftsbilde mit den knorrigen deutschen Eichen zu erkennen ist, führt bei Tamsel heraus aus dem Warthebruch auf den neumärkischen Höhenrücken. Nicht weit von hier liegt das Schlachtfeld von Zorndorf, auf dem 1758 der Alte Fritz selber eine russische Übermacht besiegte. Nur wer Land, Leute und Geschichte des deutschen Ostens kennengelernt hat, kann seiner deutschen Sendung gerecht werden.

September
1935

8

Sonntag

SA 5.20
SU 18.34

MA 16.20
MU 0.00

Spahis vor dem Hauptbahnhof Trier
Bild: R. Talla, Trier

100 Jahre deutsche Eisenbahnen

Besatzungszeit der Franzosen

Auch ein Stück deutscher Eisenbahngeschichte

Waffenstillstandsvertrag, Versailler Friedensdiktat und Rheinlandabkommen legten den Eisenbahnen in den westlichen Grenzlandbezirken schwerste Lasten auf. Bahnlinien wurden besetzt und feindlichem Militär unterstellt. Beamte und Arbeiter wurden aus ihren Wohnungen und aus ihrer Heimat ausgewiesen. Verhaftungen und Drangsalierungen waren an der Tagesordnung, und ungezählte brave Eisenbahner haben hinter Kerkermauern ein heldenhaftes Beispiel deutscher Pflichterfüllung und deutscher Treue gegeben.

September 1935

10. 1927 Elektrischer Schnellbahnbetrieb auf ehemaliger Ludwigs-Bahn Nürnberg-Fürth eröffnet.

9	10	11
Montag	Dienstag	Mittwoch
SA 5.22 MA 16.50	SA 5.24 MA 17.13	SA 5.25 MA 17.32
SU 18.32 MU 0.18	SU 18.29 MU 1.46	SU 18.27 MU 3.17

Bahnhof Heidelberg im Jahre 1840
Nach einer zeitgenössischen Radierung

100 Jahre deutsche Eisenbahnen

Reichsbahndirektion Karlsruhe

Während in fast allen Teilen Deutschlands der Bau der ersten Eisenbahnstrecken privaten Gesellschaften überlassen wurde, strebte das Land Baden bewußt dem Staatsbahnsystem zu. – Das linksrheinische Bahnbauprojekt Basel-Straßburg gab der badischen Regierung Veranlassung, Ende 1837 den Bau einer Bahn von Mannheim nach Basel aus Staatsmitteln in Angriff zu nehmen. Eine zu diesem Zwecke besonders errichtete Eisenbahnbaudirektion in Karlsruhe führte den Bau durch, deren Aufgaben 1841 auf die Oberdirektion des Wasser- und Straßenbaues übergingen. Mit dem Betrieb der neuen Bahnen wurde zunächst die Direktion der Posten betraut, die die Bezeichnung „Direktion der Post und Eisenbahn" erhielt und 1854 in die „Direktion der badischen Verkehrsanstalten" umgewandelt wurde. 1872 wurde die Verwaltung der Post von der Eisenbahn wieder getrennt und die „Generaldirektion der badischen Staatseisenbahnen" errichtet und damit Bau und Betrieb der Eisenbahnen in der neuen Direktion vereinigt. – Die im September 1838 in Angriff genommene Strecke Mannheim-Basel wurde 1851 vollendet. In der Zwischenzeit war 1845 die Seitenbahn Oos-Baden-Baden und 1848 gleichzeitig mit der Main-Neckar-Bahn Frankfurt-Heidelberg die Seitenbahn Mannheim-Friedrichsfeld in Betrieb genommen worden. – Die zweite Bahnbauperiode, bis 1861 reichend, schloß die badische Stammbahn Mannheim-Haltingen an den internationalen Verkehr an, und zwar im Süden an die Verkehrsbeziehung Basel-Waldshut-Zürich und Konstanz, im Osten an Bruchsal-Bretten und Durlach-Pforzheim-Stuttgart-Wien und im Westen an Kehl-Straßburg-Paris. 1853 wurde die Bahn Mühlacker-Bretten-Bruchsal, 1855 die Strecke Haltingen-Basel und 1856 die Strecke Basel-Waldshut dem Betrieb übergeben. Noch nahezu 20 Jahre, bis 1873, dauerte es, bis die Verbindung des badischen Bahnhofs mit dem Zentralbahnhof in Basel hergestellt wurde. – Die dritte Periode von 1861-1874 brachte eine außerordentlich rege Tätigkeit im Bau von Eisenbahnen. Hierbei ist besonders der Bau der an Naturschönheiten reichen Schwarzwaldbahn Offenburg-Singen mit 38 Tunneln hervorzuheben, deren Reststrecke Hausach-Villingen 1873 dem Betrieb übergeben wurde. Die 135 km lange Odenwaldbahn Heidelberg-Würzburg wurde 1866 eröffnet. 1920 ging das Netz des Bezirks auf das Reich über. 1922 erhielt die Generaldirektion den Namen Reichsbahndirektion Karlsruhe.

September 1935

12. 1840 Erste badische Eisenbahn Mannheim–Heidelberg eröffnet.
13. 1913 Personenbahnhof Basel, Badischer Bahnhof, eröffnet.

12	13	14
Donnerstag	Freitag	Sonnabend
SA 5.27 MA 17.50	SA 5.29 MA 18.07	SA 5.31 MA 18.25
SU 18.24 MU 4.48	SU 18.22 MU 6.19	SU 18.20 MU 7.50

Der Bahnwärter und seine Sonnenblumen
Bild: Schrammen, Siems-Lübeck

Die Eisenbahner und ihre Reichsbahn

Der Bahnwärter als Blumenfreund

Mit welcher Liebe Eisenbahner ihren Dienstposten mit Blumen auszuschmücken verstehen, davon gibt das Bild ein Zeugnis. Mögen es Bahnhofsgebäude, Stellwerke, Werkstätten oder die Wärterhäuser sein, überall das Streben, der Nüchternheit des Arbeitsplatzes einen lichten Glanz von Schönheit aus dem Reiche von Mutter Natur zu geben. Hier sieht man es dem Bahnwärter wahrlich an, daß er seine Blumen liebt und hegt.

September
1935

15

Sonntag

15. 1850 Erste preußische Staatsbahnstrecke Welleswieler–Neunkirchen eröffnet.

SA 5.32
SU 18.17

MA 18.47
MU 9.20

Bahnwärter aus der Zeit um 1851 mit „optischem Telegraphen"

Nach einer zeitgenössischen Steinzeichnung

100 Jahre deutsche Eisenbahnen

Fernmeldewesen vor 80 Jahren

Das Fernmelde- und Signalwesen war in der Anfangszeit der Eisenbahnen nur primitiv ausgebildet. Die Steigerung des Verkehrs und die Vermehrung der Züge machten schon Mitte vorigen Jahrhunderts einen ausgedehnteren und verfeinerten Fernmeldedienst notwendig. Eine wichtige Stellung nahm der optische Telegraph, der Vorläufer des heute gebräuchlichen elektrischen Fernschreibers, ein, der bei den deutschen Bahnen bis etwa 1879 verwendet wurde. An hohem Maste waren zwei bewegliche Flügel angebracht, die bestimmte Signalbilder zeigten und so auf optischem Wege unter Mitwirkung der Bahnwärter die den Zugverkehr regelnden Meldungen von Bahnhof zu Bahnhof weitergaben. Bei Nacht wurden die einzelnen Signalbilder durch entsprechende Stellung zweier Laternen dargestellt.
Jede Betriebsstelle und jeder Bahnwärterposten war mit einem solchen optischen Nachrichtenübermittler ausgestattet.

September
1935

16	17	18
Montag	Dienstag	Mittwoch
SA 5.34 MA 19.15	SA 5.35 MA 19.49	SA 5.37 MA 20.37
SU 18.15 MU 10.48	SU 18.12 MU 12.12	SU 18.10 MU 13.22

Bahnhof Hagen (Westfalen) im Jahre 1855
Nach einer zeitgenössischen Zeichnung

100 Jahre deutsche Eisenbahnen

Reichsbahndirektion Wuppertal (Elberfeld)

In Elberfeld war die erste staatliche Eisenbahndirektion Preußens. Hier in den Wupperstädten wurde der Bahnbaugedanke mit zuerst in Deutschland aufgegriffen. Schon 1825 hatte der bekannte Industrielle Friedrich Harkort in Wetter an der Ruhr auf die Bedeutung einer Eisenbahnverbindung zwischen dem Wuppertal und dem Ruhrkohlengebiet hingewiesen, und bald tauchten weitere Pläne auf und wurden in Angriff genommen. So konnte am 20. September 1838 die erste Strecke in diesem Gebiet von Düsseldorf nach Erkrath eröffnet werden. 1843 erfolgte die Gründung einer weiteren Bahnbaugesellschaft, der Bergisch-Märkischen Eisenbahngesellschaft, die 1847 die Strecke Elberfeld–Schwelm eröffnete und sich bald zu einem bedeutenden Unternehmen erweiterte. Die Bereitstellung von Staatsmitteln führte dazu, daß die Eisenbahn unter staatliche Aufsicht genommen wurde. Die einzelnen Stufen des Ausbaus weiterer Strecken des jetzigen Netzes der Reichsbahndirektion Elberfeld sind durch folgende Daten gekennzeichnet: 1845 wurde die Strecke Deutz–Düsseldorf der Cöln-Mindener Eisenbahngesellschaft in Betrieb genommen; ein Jahr später die Linie Düsseldorf–Duisburg. 1848 folgte Schwelm–Hamm–Dortmund, 1867 Hagen–Soest, 1873 die obere Ruhrtalbahn Hagen–Bestwig–Warburg. Ein Jahr später drang auch die Rheinische Bahngesellschaft mit der Linie Speldorf–Elberfeld–Hagen–Dortmund Süd ins Wuppertal ein. Im gleichen Jahre wurde auch die rheinische Strecke Troisdorf–Düsseldorf–Speldorf vollendet. Von der Ruhr-Sieg-Bahn wurde 1859 die erste Teilstrecke eröffnet. Am 15. Oktober 1850 wurde die Königliche Eisenbahndirektion Elberfeld mit den Rechten und Pflichten einer Behörde eingesetzt. Ihr oblag der Ausbau und die Betriebsführung für Rechnung der Gesellschaft. Nach kurzer Zeit gingen an die Direktion der Bergisch-Märkischen Eisenbahngesellschaft auch die Strecken Düsseldorf–Elberfeld und Dortmund–Soest über, so daß schließlich eine große, Deutschland von Gerstungen bis Aachen durchschneidende Linie unter ihrer Leitung stand. – Die große Verstaatlichungsaktion der Privatbahnen in Preußen, die die Grundlage für den Zusammenschluß und einheitlichen Ausbau der Eisenbahnnetze abgab, führte dazu, daß 1882 auch der Besitz der Bergisch-Märkischen Eisenbahn auf den Staat überging. – 1895 erhielt der Bezirk etwa seine heutige Gestalt. – Die Zeiten der Ruhrbesetzung bedeuteten auch für den Bezirk Wuppertal eine schwere Leidenszeit.

September 1935	19	20	21
	Donnerstag	Freitag	Sonnabend
20. 1838 Strecke Düsseldorf–Erkrath eröffnet.	SA 5.39 SU 18.08 ☾ MA 21.33 MU 14.21	SA 5.41 SU 18.06 MA 22.40 MU 15.04	SA 5.42 SU 18.03 MA 23.51 MU 15.36

Der erste Potsdamer Bahnhof in Berlin, eröffnet am 22. September 1838

Bild: Historia-Photo, Berlin

100 Jahre deutsche Eisenbahnen

Reichsbahndirektion Berlin

Berlins Eisenbahngeschichte beginnt mit der Einführung der Eisenbahn in Preußen. Die erste Anregung zum Bau einer in Berlin beginnenden Eisenbahn nach Potsdam erfolgte durch Privatkreise, und zwar im Jahre 1833. – 1837 begonnen, konnte die Berlin-Potsdamer Bahn im Jahre 1838 dem Betrieb übergeben werden. Der damalige preußische Kronprinz und spätere König Friedrich Wilhelm IV. sprach bei der Eröffnung die seherischen Worte: „Diesen Karren, der durch die Welt rollt, hält kein Menschenarm mehr auf.“ Ende 1838 genehmigten die Regierung in Potsdam und der Polizeipräsident in Berlin, daß „die Dampfwagenfahrten auf der Eisenbahn auch in den Stunden der Dunkelheit bei Beleuchtung“ unternommen werden dürften, da ursprünglich nur Tagesfahrten erlaubt waren. Die Stammstrecke wurde 1846 bis Magdeburg verlängert. Fast zur selben Zeit wie für die Berlin-Potsdamer Bahn entstand der Bauvorschlag für die Bahn Berlin – Hamburg, welcher jedoch infolge der Schwierigkeiten mit den einzelnen durchfahrenen Staaten erst 1846 zur Verwirklichung gelangte. In den folgenden Jahren eröffneten zahlreiche weitere Bahngesellschaften ihre Strecken: 1841 Linie Berlin – Cöthen, deren Verlängerung bis Dresden 1848 erfolgte. Die zweite Verbindung nach Dresden über Zossen – Elsterwerda wurde erst 1875 fertiggestellt. 1842 wurde die erste Teilstrecke der Bahn nach Stettin bis Angermünde dem Betrieb übergeben. Im gleichen Jahre konnte die Verbindung nach Schlesien bis Frankfurt (Oder) eröffnet werden. 1867 folgte die Ostbahn mit einer unmittelbaren Verbindung vom Ostbahnhof in Berlin mit Küstrin, die als erste Bahn unter Mithilfe des Staates gebaut wurde. 1866 eröffnete die Berlin-Görlitzer Eisenbahn ihre erste Teilstrecke bis Cottbus. 1871 wurde die Berlin-Lehrter Bahn eröffnet, 1878 die Nordbahn nach Stralsund und 1879 die Strecke Berlin – Güsten – Blankenheim. – Nachdem das Eisenbahnnetz immer dichter geworden war, schlossen sich die Eisenbahngesellschaften zusammen und verbanden ihre Eisenbahnnetze miteinander. Die vielen Berliner Bahnhöfe sind noch heute Zeugen der Vielgestaltigkeit der Berliner Eisenbahnverwaltungen. Die Verstaatlichung der Berliner Strecken begann zögernd im Jahre 1849 und wurde erst 1879 bis 1895 mit Nachdruck durchgeführt. – 1895 erhielt die Reichsbahndirektion Berlin im wesentlichen ihr heutiges Netz, das bei Auflösung der Reichsbahndirektion Magdeburg im Jahre 1931 nach Westen erweitert wurde.

September
1935

22

Sonntag

22. 1838 Erste preußische Bahn Berlin-Zehlendorf eröffnet.
1882 Güterbewegungsstatistik bei preuß. Staatsbahnen eingeführt.

SA 5.44
SU 18.01

MA 0.00
MU 15.59

Alle Mann müssen anpacken · Ein Weichenherzstück wird verlegt
Bild: Georg Petri, Bruchsal

Die Eisenbahner und ihre Reichsbahn

Beim Gleisbau

Eine besonders schwierige Arbeit in der Oberbauunterhaltung ist das Auswechseln von Weichen. Da hierbei immer mehrere Fahrwege unterbrochen sind, müssen Betriebspausen ausgenutzt werden. Die oft recht knapp bemessene Zeit darf dabei unter keinen Umständen überschritten werden, da bei verzögerter Fertigstellung Verspätungen im Zuglauf die Folge sind. Kräftig müssen die Bahnunterhaltungsarbeiter zufassen, um die bereit liegenden schweren Teile der Weichenverbindung einzubauen. Wiegt doch der größte, nicht mehr weiter zerlegbare Einzelteil, das Herzstück, je nach der Schienenform 1000–1800 kg.

September 1935	23 Montag	24 Dienstag	25 Mittwoch
23. 1933 Erster Spatenstich Reichsautobahnen bei Frankfurt a. M.	SA 5.46 MA 1.02 SU 17.59 MU 16.17	SA 5.48 MA 2.13 SU 17.57 MU 16.33	SA 5.49 MA 3.22 SU 17.54 MU 16.45

„Eisenbahn-Scene" aus dem „Münchener Album" vom Jahre 1842
Nach einer Steinzeichnung von J. A. Klein

100 Jahre deutsche Eisenbahnen

Die ersten Eisenbahnen, insbesondere die fauchende und zischende Lokomotive, mußten naturgemäß als etwas Fremdes von Mensch und Tier empfunden werden. Diese Auffassung drückt sich in vielen Darstellungen aus den ersten Jahren des Eisenbahnzeitalters aus.
Das Bild, das aus dem Jahre 1842 stammt, ist aus dem „Münchener Album" entnommen und war als „Eisenbahn-Scene" bezeichnet.

September 1935

27. 1924 Verwaltungsrat der Reichsbahn in Berlin gebildet.
28. 1836 Verordnung über bayerische Eisenbahnen.

26	27	28
Donnerstag	Freitag	Sonnabend
SA 5.51 MA 4.31	SA 5.52 MA 5.39	SA 5.54 MA 6.49
SU 17.52 MU 16.58	SU 17.49 MU 17.11	SU 17.47 MU 17.25

Vor Wollin in Pommern · Strecke Stettin–Wollin
Bild: Berkowski, Hannover

Mit der Reichsbahn durch deutsche Lande

Durch Pommerland

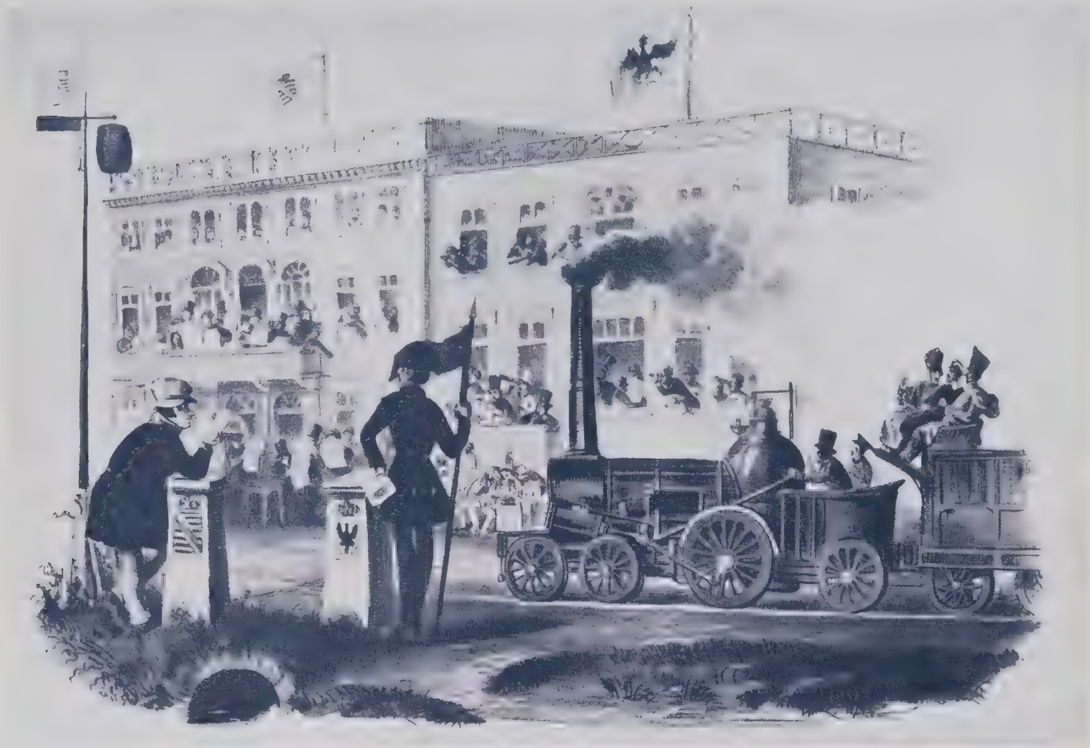
Um die Seebäder der Insel Wollin zu erreichen, steht neben dem Schienenweg Ducherow–Swinemünde mit anschließender Trajektverbindung über die Swine die Strecke Stettin–Gollnow–Wollin zur Verfügung. Man erreicht mit dieser Bahn bei Wollin den östlichsten Mündungsarm der Oder aus dem Stettiner Haff, die Dievenow. Das Gebiet, das diese Bahn durchquert, ist landwirtschaftlich von großer Bedeutung. Auch die Viehzucht spielt, wie das Bild zeigt, eine bedeutende Rolle. Ein charakteristisches Bild zur Herbstzeit oben, eine Herde neben dem Schienenstrang.

September
1935

29
Sonntag

SA 5.56
SU 17.45

MA 7.59
MU 17.40



Scherzbild aus dem Kampf zwischen den Preußischen und Sächsischen Eisenbahnen
Nach einer zeitgenössischen Zeichnung

100 Jahre deutsche Eisenbahnen

Verkehrsgebiet Leipzig

Fast genau 100 Jahre hat es gedauert, bis das Eisenbahnnetz im Verkehrsraum der Großstadt Leipzig in einer einheitlichen Verwaltung zusammengefaßt werden konnte. Neben der ersten Eisenbahn, der Leipzig-Dresdener, die später vom Sächsischen Staat übernommen wurde, hatte eine Reihe von Privatbahnen in Leipzig ihren Endpunkt. Noch heute erinnert die Bezeichnung eines Güterbahnhofes „M-Th" an die Zeiten der Magdeburgischen und Thüringischen Eisenbahngesellschaft. Nach Durchführung der großen Verstaatlichungen standen sich in Leipzig nur noch die Preußische und Sächsische Staatseisenbahn gegenüber. Es gelang zwar, in den Vorkriegsjahren einen gemeinsamen Hauptbahnhof zu errichten, der je zur Hälfte in preußischer und sächsischer Verwaltung stand. Auch der Übergang der Staatseisenbahnen an das Reich und die Zusammenfassung aller Staatseisenbahnen in der Deutschen Reichsbahn vermochten jedoch nicht die doppelte Verwaltung im Bereich der Leipziger Eisenbahnanlagen zu beseitigen. Die Reichsbahndirektion Halle und die Reichsbahndirektion Dresden waren wie vorher an der Betriebsführung der Eisenbahnen in Leipzig beteiligt. Noch im Jahre 1931 scheiterte ein Versuch der Reichsbahnleitung, das Eisenbahnnetz im Verkehrsgebiet Leipzig einer Reichsbahndirektion zu unterstellen. Erst am 1. Oktober 1934, im Dritten Reich, konnte die Vereinheitlichung des Leipziger Eisenbahnnetzes bei einer Reichsbahndirektion durchgesetzt werden. – Wie lange dieser Zwiespalt schon die Öffentlichkeit beschäftigt hatte, zeigt obiges Scherzbild, das aus der Mitte des vorigen Jahrhunderts stammt.

Sept./Okt.
1935

30. 1763 Joseph v. Baader in München geb.
1. 1903 Fährschiffverbindung Warnemünde–Gedser eröffnet.
1927 Flugeisenbahn-Güterverkehr eingeführt.
1933 Gruppenverwaltung Bayern wird aufgelöst.
2. 1847 Reichspräsident von Hindenburg geboren.

30	1	2
Montag	Dienstag	Mittwoch
SA 5.57 MA 9.11	SA 5.59 MA 10.24	SA 6.00 MA 11.33
SU 17.42 MU 18.00	SU 17.40 MU 18.26	SU 17.37 MU 19.00

120

Tilsit-Insterburger Eisenbahn.

Fahrplan

vom 17. Juni 1865 ab bis auf Weiteres.

Entfernung. Meilen.	In der Richtung von Tilsit nach Insterburg.	Gemischter Zug Nr. 1. Uhr	Gemischter Zug Nr. 1. Min.	Personen-Zug Nr. 3. Uhr	Personen-Zug Nr. 3. Min.
		Morgens		Vormittags	
2,1	Abfahrt von Tilsit	4	30	11	58
				Nachmittags	
2,7	Szillen	5	10	12	30
1,6	Grünheide	5	36	12	50
2,9	Ankunft in Insterburg	6	14	1	20
		Morgens		Nachmittags	

Entfernung. Meilen.	In der Richtung von Insterburg nach Tilsit.	Personen-Zug Nr. 2. Uhr	Personen-Zug Nr. 2. Min.	Gemischter Zug Nr. 4. Uhr	Gemischter Zug Nr. 4. Min.
		Morgens		Nachmittags	
	Abfahrt von Insterburg	6	50	4	—
2,9	Grünheide	7	23	4	43
1,6	Szillen		45	5	9
2,7	Ankunft in Tilsit	8	13	5	44
		Morgens		Nachmittags	

Fahrpreise in Silbergroschen.

Zwischen	Szillen I.	II.	III.	IV.	Grünheide I.	II.	III.	IV.	Insterburg I.	II.	III.	IV.
	Klasse.				Klasse.				Klasse.			
Tilsit	16	12	8	4	26	19	13	7	43	32	22	11
Szillen					9	7	5	3	27	21	14	7
Grünheide									18	13	9	5

Tagesbillets werden an Sonn- und den allgemeinen Festtagen zur Hin- und Rückfahrt auf 36 Stunden gültig ausgegeben.

	II. Kl.	III. Kl.
Tilsit-Insterburg	43	28
Insterburg-Tilsit	43	28

Anmerkungen.

Mit sämmtlichen Zügen erfolgt die Beförderung von Passagieren in vier Wagenklassen.

Directe Expedition von Personen und Gepäck findet zwischen der Station Tilsit einerseits und den Stationen der Königl. Ostbahn: Gumbinnen, Eydtkuhnen, Wehlau, Königsberg, Danzig, Bromberg, Kreuz, Frankfurt und Berlin, sowie zwischen den Stationen Szillen und Grünheide einerseits und den Stationen der Königl. Ostbahn: Gumbinnen, Eydtkuhnen, Wehlau und Königsberg andererseits statt, doch werden directe Billets bei Zug Nr. 1. nach Gumbinnen und Eydtkuhnen nur für I., II. und III. Wagenklasse ausgegeben.

Passagieren, welche nach einer Station der Königl. Ostbahn zu reisen beabsichtigen, nach welcher ein direkter Billetverkauf nicht stattfindet, wird empfohlen, ein Billet nur bis zur Uebergangs-Station Insterburg, nicht aber bis zu einer Zwischen-Station zu lösen, da ihnen im letzten Falle die Weiterbeförderung wegen des kurzen Aufenthalts nicht zugesichert werden kann.

Auf jedes Billet der drei ersten Wagenklassen mit Ausnahme der Tagesbillets werden 50 Pfund Freigepäck gewährt.

Der Verwaltungsrath.

Anzeige aus der „Königsberger Hartungschen Zeitung" Nr. 135 vom 13. Juni 1865

Bild: Ingenieur Seemann, Königsberg (Pr)

100 Jahre deutsche Eisenbahnen

Personentarife von ehedem

Die Fahrpreise, die in den ersten Entwicklungsjahrzehnten der deutschen Eisenbahnen gezahlt wurden, nach heutigen Maßstäben zu bewerten, ist schwer, da die Währungen in den einzelnen deutschen Ländern recht verschieden waren und auch der Geldeswert anders als heute bemessen werden muß. Der Aufbau der Tarife war zunächst noch recht einfach. Meist konnten die Fahrpreise und die Beförderungsbedingungen gleichzeitig mit den Fahrplänen veröffentlicht werden.

Oben ist eine Ankündigung der Tilsit-Insterburger Eisenbahn aus dem Jahre 1865 dargestellt. Sie stammt also aus einer Zeit, in der Deutschland schon 30 Jahre der Eisenbahnentwicklung hinter sich hatte. Die Beförderungsbedingungen sind kurz, die Fahrpreise einfach gestaffelt. Interessant ist, daß es auch schon damals Sonntagsrückfahrkarten gab.

Ähnlich ist auch das Tarifsystem der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn-Gesellschaft aufgebaut.

Fahr-Plan für die täglichen Dampfwagen-Züge.

Fahrzüge von Breslau nach Freiburg.

Abgang von	Morgens Uhr	Morgens Min.	Abends Uhr	Abends Min.
Breslau	8	—	5	—
Schmolz	8	17	5	17
Canth	8	35	5	35
Mettkau	8	54	5	54
Ingramsdorf	9	11	6	11
Königszelt	9	42	6	42
Ankunft in Freiburg	10	—	7	—

Fahrzüge von Freiburg nach Breslau.

Abgang von	Morgens Uhr	Morgens Min.	Abends Uhr	Abends Min.
Freiburg	8	13	5	13
Königszelt	8	35	5	35
Ingramsdorf	9	11	6	11
Mettkau	9	18	6	18
Canth	9	42	6	42
Schmolz	9	58	6	58
Ankunft in Breslau	10	13	7	13

Fahr-Taxe für eine Person
von Breslau nach Freiburg oder zurück, in Silbergroschen.

Von der Station	Nach dem Anhaltpunkt Schmolz. Klasse II. Sgr	III. Sgr	Nach der Station Canth. Klasse I. Sgr	II. Sgr	III. Sgr	Nach dem Anhaltpunkt Mettkau. Klasse II. Sgr	III. Sgr	Nach der Station Ingramsdorf. Klasse I. Sgr	II. Sgr	III. Sgr	Nach der Station Königszelt. Klasse I. Sgr	II. Sgr	III. Sgr	Nach der Station Freiburg. Klasse I. Sgr	II. Sgr	III. Sgr
Breslau.	6	3	16	11	6	—	—	28	10	10	39	26	13	45	30	16
von Schmolz.			—	6	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
von Canth.						6	3	12	8	4	23	15	8	30	20	10
von Mettkau.								—	6	3	—	—	—	—	—	—
von Ingramsdorf.											10	7	4	18	12	6
von Königszelt.														8	6	3

Für Kinder unter 2 Jahren, die auf dem Arme getragen werden und ihren Platz auf dem der Angehörigen finden, wird nichts gezahlt. Für ältere Kinder sind Billets zu lösen, jedoch können zwei Kinder unter 10 Jahren auf **ein** Billet mitgenommen werden.

Der Verkauf der Fahrbillets in Breslau und Freiburg geschieht bis fünf **Minuten** vor dem Abgang der Züge; die Passagiere auf den Zwischenstationen und Anhaltepunkten haben sich jedoch **eine viertel Stunde** vor der bestimmten Abfahrt einzufinden und die Fahrbillets sofort zu lösen. Das Passagiergepäck muß, mit dem Namen des Eigenthümers und des Bestimmungsortes deutlich bezeichnet, **eine halbe Stunde** vor Abgang der Züge, unter Vorzeigung des Fahrbillets, an die Passagier-Gepäck-Expedition abgeliefert werden. Auf den Anhaltepunkten wird Passagier-Gepäck weder angenommen noch ausgegeben.

Equipagen werden nur von und nach den Bahnhöfen Breslau, Canth, Ingramsdorf, Königszelt und Freiburg befördert und müssen **eine Stunde** vor Abgang der Züge auf den Bahnhof eingeliefert, auf den Bahnhöfen bei Canth, Ingramsdorf und Königszelt auch 24 Stunden vorher angemeldet werden.

Breslau, den 13. Oktober 1843.

Das Directorium der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn-Gesellschaft.

Ankündigung der Breslau-Freiburger Eisenbahn vom Jahre 1843

Oktober 1935

3	4	5
Donnerstag	Freitag	Sonnabend
SA 6.02 MA 12.38	SA 6.04 MA 13.32	SA 6.06 MA 14.15
SU 17.35 MU 19.47	SU 17.33 MU 20.46	SU 17.30 ☽ MU 21.59

4. 1840 Eröffnung der gesamten Strecke München–Augsburg.

Die geschmückten Züge mit den Festteilnehmern rollen an
Bild: H. Bittner, Charlottenburg

Reichsbahn und Bauernstand

Zum Erntedanktag des deutschen Volkes

Die Kundgebung des Reichsnährstandes im vorigen Jahre, die am Erntedanktag zum zweiten Male auf dem Bückeberg bei Hameln stattfand, stellte an die Leistungsfähigkeit der Reichsbahn nicht geringe Anforderungen. Galt es doch, die Züge, die 200000 Festteilnehmer beförderten, in kaum 18 Stunden anzufahren und zu entladen. Neben den planmäßigen Zügen verkehrten 163 Sonderzüge, die sich zeitweise im Abstand von 5 Minuten folgten. Diese Leistung, die glatt und ohne Störung bewältigt wurde, ist um so höher zu bewerten, als es sich hier um eine rein ländliche Gegend handelt, deren Bahnhöfe und Anlagen nur für geringeren Verkehr bemessen sind. Sie wurde ermöglicht durch die bauliche Ausgestaltung der Zufuhrstrecken und Entladebahnhöfe mit einem Kostenaufwand von rund 900000 RM und gelang dank des restlosen Einsatzes aller beteiligten Eisenbahner.

Oktober
1935

6

Sonntag
Erntedanktag

SA 6.07
SU 17.28

MA 14.48
MU 23.21

Birken am Bahndamm zwischen Wannsee und Drewitz an der Berlin=Wetzlarer Bahn
Bild: Berkowski, Hannover

Mit der Reichsbahn durch deutsche Lande

Durch die Mark Brandenburg

Kiefernwälder und Sand sind für die Mark Brandenburg schon sprichwörtlich ge=worden. Viel verkannt und wiederum von denen, die um ihre geheimnisvolle Schönheit wissen, häufig bewundert ist diese Landschaft, der Wasser und Wald ihr eigenartiges Gepräge geben. Daß die „dunklen Kiefernwälder" nicht allein vor=herrschen, sondern auch von zartem Birkengrün unterbrochen werden, zeigt obige Waldstrecke aus der nächsten Umgebung der Reichshauptstadt.

Oktober 1935	7 Montag	8 Dienstag	9 Mittwoch
7. 1928 Zweiklassensystem in Reisezügen der Reichsbahn eingeführt.	SA 6.09 MA 15.14 SU 17.25 MU 0.00	SA 6.11 MA 15.34 SU 17.23 MU 0.47	SA 6.13 MA 15.52 SU 17.21 MU 2.14

Dampftriebzug der Lübeck-Büchener Eisenbahn bei der Ausfahrt aus dem Hamburger Hauptbahnhof

Bild: Kripgans, Lübeck

Reichsbahn und Privatbahnen

Motorisierung bei der Lübeck-Büchener Eisenbahn

Die deutschen Privateisenbahnen, die insgesamt ein Streckennetz von rund 4800 km umfassen, beteiligen sich lebhaft an der Auflockerung des Eisenbahnverkehrs durch Einstellung kleinerer, häufiger verkehrender Züge. So hat die Lübeck-Büchener Eisenbahn im Frühjahr 1934 auf ihrer Hauptstrecke Hamburg (Hauptbahnhof)-Lübeck einen Dampftriebzug mit 130 Plätzen eingestellt, der die 64 km lange Strecke zwischen den beiden Hansestädten in 49 Minuten zurücklegt. Der aus zwei Wagen bestehende Zug wird von einem neuartigen Henschel-Dampfmotor getrieben. Er fährt schneller als die D- und Eilzüge, die auf der Privatbahnstrecke verkehren. Beim Wechsel der Fahrtrichtung braucht der Motorwagen nicht umgesetzt zu werden, da der Zug auch vom Führerstand des Anhängers aus gesteuert werden kann, der dann von dem Motorwagen geschoben wird.

Oktober 1935

11. 1842 Verein für Eisenbahnkunde gegründet.
1924 Betriebsrecht geht auf die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft über.
1924 Amtliches Nachrichtenblatt „Die Reichsbahn" gegründet.

10	11	12
Donnerstag	Freitag	Sonnabend
SA 6.15 MA 16.09	SA 6.16 MA 16.27	SA 6.18 MA 16.48
SU 17.19 MU 3.43	SU 17.16 MU 5.13	SU 17.14 MU 6.44

Kirchbergtunnel am Isteiner Klotz · Nördliches Portal
Nach einer zeitgenössischen Steinzeichnung

Mit der Eisenbahn durch deutsche Lande

Durchs Oberrheintal vor 80 Jahren

An den südlichen Schwarzwald lehnt sich das Juramassiv des Isteiner Klotzes an und stößt bis hart an den Rhein vor. Deshalb konnte die badische Hauptbahn Mannheim–Heidelberg–Basel diese Felsgruppe nicht umgehen. In 3 Tunneln wurde schon 1847/48 dieses geologisch interessante Gesteinsmassiv unterfahren. Das Bild zeigt den beim Weinort Istein gelegenen Kirchbergtunnel in seiner Gestalt vor 80 Jahren. Der Berg ist vollständig mit Reben bewachsen.

Oktober
1935

13

Sonntag

SA 6.20
SU 17.12

MA 17.13
MU 8.15

Altes Bahnhofsgebäude von Schwerin (Mecklenburg), erbaut 1845–47, abgerissen 1891
Nach einer zeitgenössischen Zeichnung

100 Jahre deutsche Eisenbahnen

Reichsbahndirektion Schwerin

Die älteste Strecke des zum Bereich der heutigen Reichsbahndirektion Schwerin gehörenden Bahnnetzes ist die Strecke Hagenow Land - Schwerin. Sie war als Anschlußbahn gebaut für die schon im Jahre 1846 eröffnete Berlin=Hamburger Bahn. Am 1. Mai 1847 eröffnete die Mecklenburgische Eisenbahn=Gesellschaft, in der drei Bahnbaugesellschaften zusammengeschlossen waren, diese Strecke, 1848 die Strecke Schwerin - Wismar und 1850 die beiden Linien Kleinen - Rostock und Bützow - Güstrow. Im Osten des Landes hatte 1864 die staatliche Friedrich=Franz=Eisenbahn die Strecke Güstrow - Neubrandenburg in Betrieb genommen und am 1. Januar 1867 den Anschluß an die Berlin=Stettiner Eisenbahn hergestellt. 1870 folgte die Bahn zwischen Kleinen und Lübeck, wodurch eine unmittelbare Verbindung zwischen Hamburg und Stettin durch Mecklenburg geschaffen war. Mit Vertrag vom April 1870 erwarb die Regierung alle Bahnen, außer der Berlin=Hamburger Strecke, um sie in der „Großherzoglichen Friedrich=Franz=Bahn" mit dem Sitz in Schwerin einheitlich zu verwalten. Drei Jahre später jedoch veräußerte sie wieder ihren Besitz an die „Mecklenburgische Friedrich=Franz=Eisen=bahn=Gesellschaft". Diese sowie eine Reihe weiterer Bahngesellschaften bauten in der Folge das Netz weiter aus. Von besonderer Bedeutung war die 1886 erfolgte Fertigstellung der Bahn Warnemünde - Rostock - Neustrelitz durch den Deutsch=Nordischen Lloyd, der gleichzeitig die Dampfschiffverbindung Warnemünde - Gedser mit zwei Dampfern aufnahm und so eine unmittelbare Verbindung Berlins über die Berliner Nordbahn mit Dänemark schuf.

1889 begann die Regierung erneut mit dem Erwerb der Bahnen, um sie unter der Großherzoglichen Mecklen=burgischen Friedrich=Franz=Eisenbahn zu betreiben. Die Verstaatlichung fand 1894 ihren Abschluß.

Die seit 1918 bestehende Mecklenburg=Schwerinsche Landeseisenbahn ging 1920 in den Besitz des Reiches unter Errichtung der Reichsbahndirektion Schwerin über.

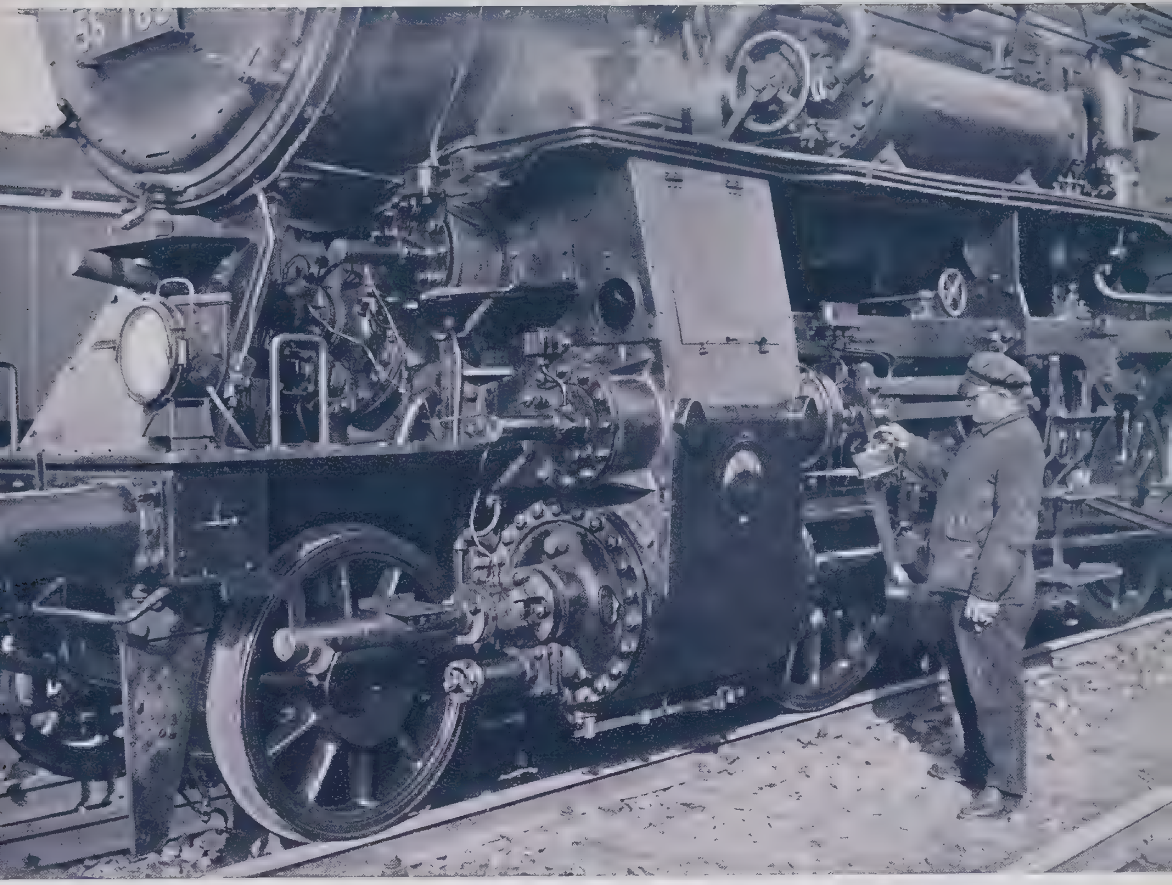
Oktober 1935

15. 1847 Strecke Hannover - Minden eröffnet.
1850 Bergisch=Märkische Eisenbahn=direktion gegründet.
1851 Erste Ringbahn durch Berlin eröffnet.
1851 Lübeck=Büchener Eisenbahn eröffnet.

14 Montag
SA 6.22 MA 17.45
SU 17.10 MU 9.43

15 Dienstag
SA 6.24 MA 18.28
SU 17.08 MU 11.02

16 Mittwoch
SA 6.25 MA 19.23
SU 17.05 MU 12.08



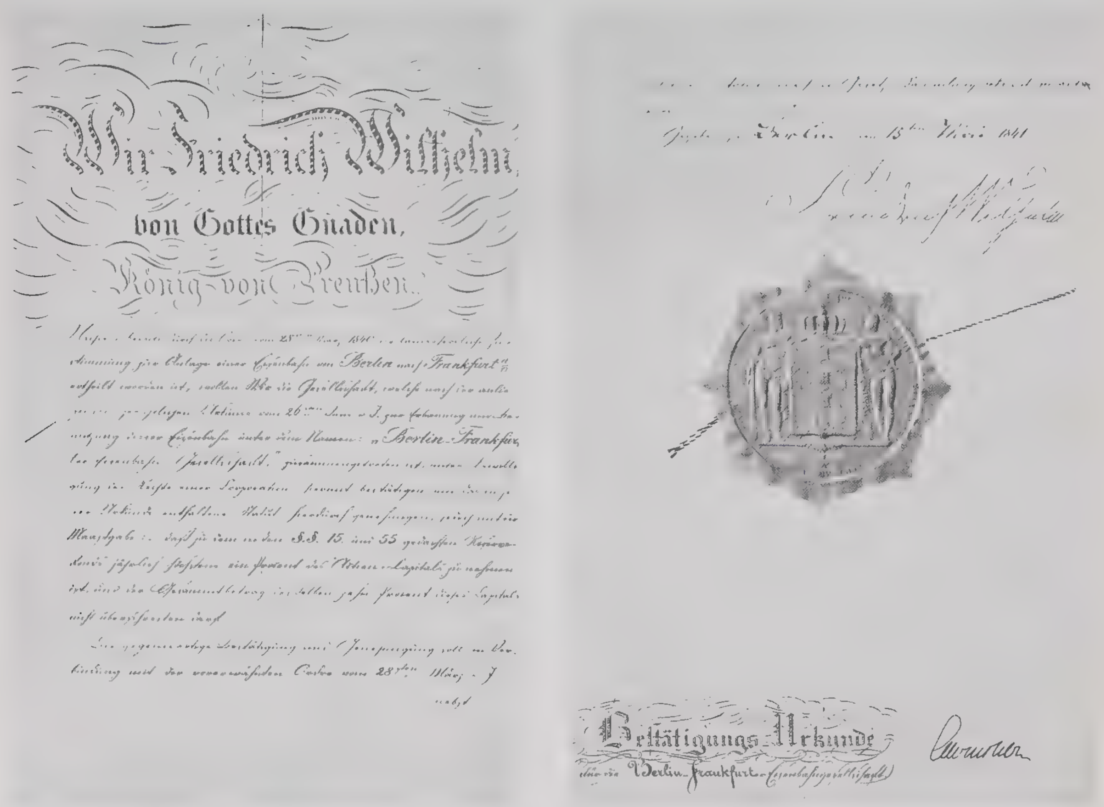
Vorbereitung zur Fahrt: Beim Abölen der Lokomotive

Der Lokomotivheizer

„Wer gut schmiert, der gut fährt!" Das weiß auch der Lokomotivheizer, der, wie das Bild zeigt, gerade seine Dreizylinder-Güterzuglokomotive abölt. Er muß zwar, um den „Darfverbrauchssatz" seiner Lokomotive an Schmieröl nicht zu überschreiten, auf äußerste Sparsamkeit bedacht sein; aber an den Stellen, wo es darauf ankommt, gibt er als tüchtiger Betriebsbeamter gern einen guten Tropfen Öl, um nur ja seinen Zug pünktlich und sicher zu befördern.

Oktober 1935	17 Donnerstag	18 Freitag	19 Sonnabend
	SA 6.27 MA 20.28 SU 17.03 MU 12.58	SA 6.29 MA 21.38 SU 17.01 MU 13.36	SA 6.31 ☾ MA 22.51 SU 16.59 MU 14.03

127



Kabinettsordre mit Konzessionsurkunde für die Bahn Berlin – Frankfurt (Oder)
Aus dem Verkehrs- und Baumuseum Berlin

Reichsbahndirektion Osten in Frankfurt (Oder)

Drei preußische Eisenbahndirektionen im Osten, Posen, Bromberg und Danzig, gingen mit ihren Direktionssitzen und dem größten Teil ihrer Strecken durch das Versailler Diktat Deutschland verloren. Aus dem Rest der bei Deutschland verbliebenen Strecken der früheren Direktionsbezirke Bromberg und Posen, sowie aus dem westlich des Weichselkorridors gelegenen Teil des früheren Direktionsbezirks Danzig mußte nach dem Kriege ein Direktionsbezirk neu gebildet werden. Nach vorläufigem Sitz in Berlin siedelte die Reichsbahndirektion „Osten" im September 1923 nach Frankfurt (Oder) über. – Am 22. Oktober 1842 wurde die erste Eisenbahn des Bezirks, die Verbindung von Frankfurt nach Berlin, in einer Länge von 10³/₄ Meilen eröffnet, und 1846 folgte das Reststück Frankfurt – Sommerfeld der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahngesellschaft, das nach Breslau führte. Damit waren die beiden volkreichsten Städte Preußens, Berlin und Breslau, durch Schienenwege verbunden. – Ein wichtiger Abschnitt preußischer Eisenbahnpolitik fand am 25. Juli 1851 seinen Abschluß durch die Eröffnung der ersten preußischen Staatsbahn, der Ostbahn. Sechs Jahre später war durch die Strecke Frankfurt (Oder) – Küstrin – Kreuz der Anschluß an das schlesische Eisenbahnnetz hergestellt. 1870 fand die Eröffnung der Märkisch-Posener Eisenbahn statt. Der Ausbau von Nebenbahnen förderte in den weiteren Jahrzehnten die Erschließung des vorwiegend landwirtschaftlichen Gebiets der Ostmark. – Nach dem Kriege traten an den Bezirk große Aufgaben heran in der Herstellung neuer Zoll- und Grenzbahnhöfe, die durch die neue Grenzziehung bedingt waren.

Oktober 1935

20

Sonntag

SA 6.33
SU 16.57

MA 0.00
MU 14.23

Der Stuttgarter Hauptbahnhof im Jahre 1868

100 Jahre deutsche Eisenbahnen

Reichsbahndirektion Stuttgart

Am 18. April 1843 ist das erste württembergische Eisenbahngesetz verkündet worden. Kennzeichnend ist die Betonung des Staatsbahnprinzips. Die erste Eisenbahnlinie in Württemberg, die Strecke Cannstadt-Untertürkheim, wurde am 22. Oktober 1845 eröffnet. Am 26. September 1846 fuhr die erste Lokomotive in den Bahnhof der Landeshauptstadt Stuttgart ein. 1854, neun Jahre später, waren die „Stammbahnen" Württembergs, die Linien von Bruchsal bis Bietigheim und von Heilbronn über Stuttgart-Ulm bis Friedrichshafen, in Betrieb. Durch den Erwerb der württembergischen Bodenseedampfschiffahrtsanstalt für den Staat im Jahre 1854 und die Einrichtung eines direkten Güterumschlags in Friedrichshafen zwischen den württembergischen Dampfschiffen und der Staatsbahn war auch ein unmittelbarer Anschluß an die zu jener Zeit im Entstehen begriffenen schweizerischen Eisenbahnen hergestellt worden. In die erste Bauperiode von 1847 bis 1850 fällt der Bau der schwierigen Albstrecke zwischen Geislingen und Ulm mit der Geislinger Steige. Nacheinander wurden sodann weitere Strecken in Betrieb genommen und die Anschlüsse an die Nachbarstaaten Bayern, Baden, Hessen und Hohenzollern hergestellt. Von 1889 bis 1914 entstanden weitere 43 Strecken, vorwiegend Nebenbahnlinien. Das württembergische Eisenbahnnetz zog damit seine Maschen über das ganze Land und hatte Anschluß an alle dem Durchgangsverkehr dienenden Linien. Mit dem Übergang der Ländereisenbahnen an das Reich am 1. April 1920 schließt die 75jährige Geschichte der vormals Württembergischen Staatseisenbahnen ab. Die Generaldirektion der Württembergischen Staatseisenbahnen wurde Eisenbahngeneraldirektion Stuttgart und später Reichsbahndirektion Stuttgart.

Oktober
1935

22. 1842 Strecke Frankfurt (Oder) – Berlin eröffnet.
1845 Erste württembergische Eisenbahn Cannstatt-Untertürkheim eröffnet.

21	22	23
Montag	Dienstag	Mittwoch
SA 6.34 MA 0.03	SA 6.36 MA 1.12	SA 6.38 MA 2.21
SU 16.54 MU 14.39	SU 16.52 MU 14.53	SU 16.50 MU 15.06

100 Jahre deutsche Eisenbahnen

Hauptuniform für die Eisenbahnbauinspektoren der Kgl. Hannoverschen Eisenbahn aus dem Jahre 1843

100 Jahre deutsche Eisenbahner

War schon die allgemeine Dienstkleidung der Eisenbahner den militärischen Uniformen stark angeglichen, so galt dies erst recht von den Galauniformen, die bei besonderen festlichen Anlässen getragen wurden. Der Degen durfte selbstverständlich auch nicht fehlen.

Das Bild zeigt einen höheren Eisenbahnbeamten der Kgl. Hannoverschen Eisenbahn aus dem Jahre 1843.

Oktober 1935

24	25	26
Donnerstag	Freitag	Sonnabend
SA 6.40 MA 3.29	SA 6.42 MA 4.38	SA 6.43 MA 5.48
SU 16.48 MU 15.19	SU 16.46 MU 15.32	SU 16.44 MU 15.48

Bahnwärterposten an der Strecke Gleiwitz–Heydebreck (Kandrzin) bei Rudzinitz
Bild: Berkowski, Hannover

Mit der Reichsbahn durch deutsche Lande

Durch Oberschlesiens Wälder

Wer sich von dem oberschlesischen Bahnknotenpunkt Heydebreck (früher Kandrzin) den Industriestädten Gleiwitz, Hindenburg oder Beuthen nähert, hat das Erlebnis einer Fahrt durch eine der größten und schönsten Waldungen Deutschlands. Kilometerweit dehnt sich dieses urwüchsige Waldgebiet aus, und man ist ganz erstaunt, wenn man aus dieser Natur heraus in einen hochentwickelten Bergwerks- und Hüttenbezirk kommt.

Oktober
1935

27

Sonntag

SA 6.45
SU 16.42

MA 7.00
MU 16.06

Hofzug König Ludwigs II. von Bayern

100 Jahre deutsche Eisenbahnen

100 Jahre Eisenbahnwagenbau

Schon früh waren die Fürstlichkeiten der einzelnen deutschen Bundesstaaten dazu übergegangen, für ihre Reisen eigene Salonwagen bauen zu lassen. In der reichen Ausstattung dieser Wagen kamen der Prunk und Geschmack jener Jahre besonders auffällig zum Ausdruck.
Das Bild zeigt den Salonwagen des Königs Ludwig II. von Bayern. Man spürt deutlich, wie stark die heutige Geschmacksrichtung von der damaligen abweicht.

Oktober
1935

29. 1838 Strecke Berlin – Potsdam vollendet.

28	29	30
Montag	Dienstag	Mittwoch
SA 6.47 MA 8.12	SA 6.49 MA 9.24	SA 6.51 MA 10.30
SU 16.40 MU 16.31	SU 16.38 MU 17.02	SU 16.36 MU 17.46

132

Reichsbahnviadukt bei Epfenhofen im Wutachtal
Bild: C. Bellingrodt, Wuppertal-Elberfeld

Mit der Reichsbahn durch deutsche Lande

Zwischen Oberrhein und Donautal

Von der Reichsbahnstrecke Basel–Schaffhausen–Singen, die teilweise durch Schweizer Gebiet führt, zweigt kurz hinter Waldshut eine der technisch interessantesten deutschen Bahnen nach dem Bahnknotenpunkt Immendingen ab. Hart an der Schweizer Grenze folgt sie dem Wutachtal aufwärts, dessen Städtchen und Dörfer, oft überragt von Burgruinen, der Ausgangspunkt herrlicher Wanderungen in den südlichen Schwarzwald sind. Das immer enger werdende Tal zwingt die Bahn, in Kehrtunneln die Höhe zu erklimmen. Unterhalb der Ruine Blumegg durchfährt sie den 1200 m langen Weilerkehrtunnel, dem bald der 1700 m lange Stockhaldenkehrtunnel folgt. Hinter Fützen, von dem man rückblickend zwei Bahnstufen übereinander erkennt, folgen zahlreiche Viadukte mit schönem Blick tief ins dicht bewaldete Wutachtal. Auf 34 m hohem und 290 m langem Viadukt durchfährt der Zug Epfenhofen, das von der Bahn in einer großen Schlinge umzogen wird. Durch den Buchbergtunnel erreicht die Bahn ihren höchsten Punkt, von dem aus sie der Altach folgend nach Immendingen hinabführt.

Okt./Nov.
1935

1. 1922 Erste deutsche Eisenbahn Nürnberg-Fürth stillgelegt.
1926 Reichsbahn-Auskunftsbüro in London eröffnet.
1933 Zentralamt München errichtet.

31	1	2
Donnerstag	Freitag Allerheiligen	Sonnabend Allerseelen
SA 6.52 MA 11.28	SA 6.54 MA 12.14	SA 6.56 MA 12.49
SU 16.34 MU 18.42	SU 16.32 MU 19.50	SU 16.30 MU 21.08

Das Empfangsgebäude und der Bahnhofsvorplatz in Oberhausen in ihrer neuen Gestalt
Bild: H. Schmölz, Köln

Reichsbahn und Architektur

Das neue Empfangsgebäude Oberhausen (Rheinland)

Nach 4½jähriger Bauzeit konnte am 27. Februar 1934 das neue Empfangsgebäude Oberhausen dem Verkehr übergeben werden. Es trat an die Stelle der beiden alten, aus den Jahren 1846 und 1888 stammenden Bahnhofsgebäude.

Das neue Empfangsgebäude ist dem langgestreckten Bahnhofsvorplatz so angegliedert, daß die Zufahrtstraßen strahlenförmig von allen Seiten darauf hinführen. Die Baumasse wird überragt von dem 35 m hohen Wasserturm, der als städtebaulicher Blickpunkt in die Achse einer der Hauptzugangsstraßen gestellt ist und dem Bau den monumentalen Charakter verleiht. Bei aller Schlichtheit der Formgebung ist hier ein Werk geschaffen worden, das wuchtig in seiner Erscheinung und klar in seiner Gliederung Zeugnis ablegt von dem heutigen Stande der Baukunst im Dienste der Reichsbahn.

November
1935

3

Sonntag
Reformationsfest

3. 1838 Preußisches Gesetz über die Eisenbahn=Unternehmungen.
1852 Erste Eisenbahn in Unterfranken, Bamberg – Würzburg, eröffnet.

SA 6.58
SU 16.28

MA 13.16
MU 22.30

Das ehemalige Empfangsgebäude der Westfälischen Eisenbahn in Münster
Nach einer zeitgenössischen Steinzeichnung

100 Jahre deutsche Eisenbahnen

Reichsbahndirektion Münster (Westfalen)

Vorläuferin der Eisenbahnbehörden in Münster war die durch Erlaß vom 2. Februar 1849 eingesetzte „Königliche Kommission für die Westfälische Eisenbahn" in Paderborn, die am 5. November 1849 die Bezeichnung „Königliche Direktion der Westfälischen Eisenbahn" erhielt. Ihr Sitz wurde 1855 nach Münster (Westfalen) verlegt.

Der preußische Staat hatte den Bau der Eisenbahnen von Münster über Rheine zur hannoverschen Landesgrenze in der Richtung auf Lingen, sowie von Rheine nach Osnabrück der Westfälischen Eisenbahn übertragen, die nach Fertigstellung am 23. Juni 1856 auch die Leitung des Betriebes der Linie Münster–Rheine übernahm. Eine der Hauptadern des Bezirks ist die Strecke Wanne–Münster–Bremen, die 1874 von der Cöln=Mindener Eisenbahngesellschaft eröffnet wurde. Am 30. September 1875 wurde die Strecke Münster–Gronau–Landesgrenze dem öffentlichen Verkehr übergeben.

Die Streckenlänge der Westfälischen Eisenbahn erlangte eine Ausdehnung bis zu 606 km.

Von 1880 bis 1895 war die Westfälische Eisenbahn der Eisenbahndirektion Hannover angegliedert. Seit dem 1. April 1895 besteht, im Zusammenhang mit der Umgestaltung der preußischen Eisenbahnverwaltungsbehörden, wieder eine Eisenbahndirektion Münster. Seine heutigen Grenzen erhielt der Bezirk im wesentlichen 1899.

Ende vorigen Jahres wurde ihm der größte Teil der Bahnen des Bezirks Oldenburg angegliedert.

November 1935	4	5	6
	Montag	Dienstag	Mittwoch
4. 1904 Erlaß der Eisenbahn=Bau= und =Betriebsordnung, gültig ab 1. Mai 1905.	SA 7.00 MA 13.37 SU 16.26 ☽ MU 23.54	SA 7.02 MA 13.56 SU 16.25 MU 0.00	SA 7.04 MA 14.12 SU 16.23 MU 1.18

Die alte Weserbrücke bei Höxter aus dem Jahre 1864 mit einem Strompfeiler in Flußmitte

100 Jahre deutsche Eisenbahnen

100 Jahre Eisenbahnbrückenbau

Durch den Bau von Eisenbahnen wurden dem Eisenbrückenbau erst große Aufgaben gestellt. Mit dem Fortschritt der eigentlichen Brückenbautechnik hielt Schritt die Entwicklung eines hochwertigen eisernen und stählernen Brückenbaustoffes. Hinzu kam eine neue Bewegung, die erst den Begriff „Schönheit in der Technik" erkannte und pflegte.

Die Bilder, die die frühere, im Jahre 1864 erbaute Weserbrücke bei Höxter und den Umbau von 1929 darstellen, sind außerordentlich bezeichnend hierfür. Für die Wahl der neuen Brückenform war die Forderung maßgebend, das im Hintergrund liegende, im Jahre 822 gegründete Kloster Corvey möglichst wenig zu verdecken und den Blick hierfür auch vom Zuge aus möglichst frei zu halten. Dieses Ziel ist in vollkommenster Weise erreicht worden. Das Brückenbild ist ruhig und geschlossen und paßt sich dem Landschaftsbild gut an. Die neue Brücke dürfte eine der schönsten der Reichsbahn sein.

Die neue Weserbrücke mit einem Stromüberbau von 120 m Stützweite

November 1935	7 Donnerstag	8 Freitag	9 Sonnabend
8. 1872 Kombinierte bayrische Oberpost- und Bahnämter neuorganisiert.	SA 7.06 MA 14.29 SU 16.21 MU 2.43	SA 7.08 MA 14.48 SU 16.19 MU 4.11	SA 7.10 MA 15.11 SU 16.18 MU 5.40

Der Sportplatz des Reichsbahn-Turn- und -Sportvereins Magdeburg

Die Eisenbahner und ihre Reichsbahn

Der deutsche Eisenbahner als Sportsmann

Auch als Sportsmann lernen wir den deutschen Eisenbahner kennen. Ist sein Dienst auch anstrengend, schwierig und verantwortungsvoll, er kennt doch seine Pflicht, sich durch Leibesübung gesund und frisch zu erhalten. Alle Eisenbahner bis zum 35. Lebensjahr betätigen sich aktiv beim Sport. Gut angelegte Sportplätze und Turnhallen sind vorhanden, die sich die Eisenbahner im Laufe der Jahre mit Unterstützung ihrer Verwaltung geschaffen haben. Fleißige Eisenbahnerhände haben hier im „freiwilligen Arbeitsdienst" mit geringen Kosten Wertvolles geleistet.

Zusammengefaßt in der „Arbeitsgemeinschaft der Reichsbahn-Turn- und -Sportvereine", wurden Mitte 1934 388 Vereine mit fast 166000 Mitgliedern gezählt, denen 342 eigene und 236 gemietete Sportplätze, 130 eigene und 208 gemietete Turnhallen zur Verfügung stehen.

Das Bild zeigt den vorbildlich angelegten Platz des Turn- und Sportvereins Magdeburg, der von den Sportkameraden mit Fleiß in ihrer Freizeit auf Eisenbahngelände geschaffen wurde.

November
1935

10. 1824 Erstes Dampfboot auf dem Bodensee.
1846 Verband der preußischen Eisenbahnen gegründet, heutiger Verein Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen.
1873 Schwarzwaldstrecke eröffnet.

10

Sonntag

SA 7.11
SU 16.16

MA 15.40
MU 7.08

Der Vorläufer der elektrischen Wannseebahnzüge 1900–1902

100 Jahre deutsche Eisenbahnen

Ein elektrischer Vorläufer der heutigen Wannseebahn

Kaum 2 Jahre sind es heute her, seitdem die Wannseebahn in Berlin dem elektrischen Betrieb übergeben wurde. Aber schon vor 33 Jahren gab es einen Vorläufer der jetzigen elektrischen Wannseebahn. Die ersten Anfänge, die zu dieser Elektrisierung führten, gehen auf die Jahre 1900–1902 zurück. Damals wurden die ersten Versuche auf der Wannseebahn von Berlin bis Zehlendorf mit einem elektrischen Triebwagenzug gemacht. Der im Bild dargestellte Versuchszug bestand aus zehn der damals gebräuchlichen Personenwagen, von denen zwei als Triebwagen umgebaut waren, die je 3 Motoren besaßen. Wie heute diente eine dritte Schiene neben dem Gleis als Stromzuführung. Die Spannung, jetzt 800 Volt, betrug bei diesen Versuchen 650 Volt. Eine Höchstgeschwindigkeit von 50 km in der Stunde wurde damals erreicht.

November 1935	11 Montag	12 Dienstag	13 Mittwoch
	SA 7.13 MA 16.17	SA 7.15 MA 17.08	SA 7.17 MA 18.10
	SU 16.15 MU 8.34	SU 16.13 MU 9.47	SU 16.12 MU 10.47

Fenster eines Stellwerks auf Bahnhof Nordstemmen · Strecke Hannover–Göttingen
Bild: Berkowski, Hannover

Die Eisenbahner und ihre Reichsbahn

Der Stellwerkmeister als Blumenfreund

Der Eisenbahner liebt es, in seinen Arbeitsraum durch Blumenschmuck Schönheit und ein Stück Natur hineinzutragen. Wie sehr vermag diese blühende Pflanzenreihe den Stellwerkraum zu bereichern. Man spürt es, ein Blumen- und Naturfreund wirkt in diesem Stellwerkgebäude.

November 1935

15. 1892 Einheitliche Verkehrsordnung für deutsche Eisenbahnen.
16. 1924 Regiebahnen an Reichsbahn zurückgegeben (Wiedererrichtung der RBD Trier).

14	15	16
Donnerstag	Freitag	Sonnabend
SA 7.19 MA 19.20	SA 7.20 MA 20.34	SA 7.22 MA 21.47
SU 16.10 MU 11.30	SU 16.09 MU 12.02	SU 16.07 MU 12.26

Neue Reichsbahnbrücke über den Lech bei Augsburg, erbaut 1926

Bild: Max May, Augsburg

Reichsbahn und Technik

Stahlbrückenbau

Die Erhöhung der Zuglasten in der Nachkriegszeit hat dem Brückenbau der Reichsbahn viele neue Aufgaben gestellt. Die Fortschritte der Brückentechnik und der Wille zu neuen schlicht-schönen Formen offenbaren sich in diesen Bauten.

November
1935

17

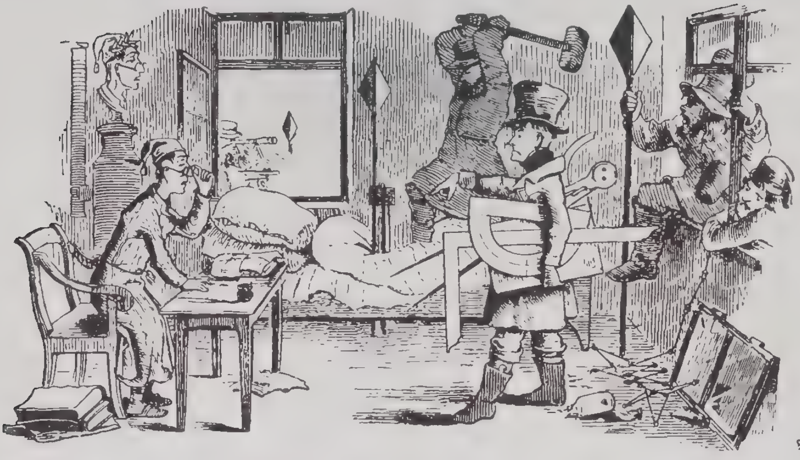
Sonntag

SA 7.24
SU 16.06

MA 22.59
MU 12.43

Eisenbahnvermessung

Karrikatur auf die vielen Landankäufe der Eisenbahn 1854



Phot. Feldhaus

Lorenz Kindlein. Aber mein Herr, so schätzenswert mir die Ehre Ihres Besuches ist, so muß ich doch gestehen, daß ich die Absicht hatte, auch heute, nach Beendigung meiner gewöhnlichen Anzahl Verse, dort in dem Bette zu schlafen.

Der Geometer. Herr, schlafen Sie, wo Sie wollen oder mögen, aber merken Sie sich diese offizielle Verkündigung: Im Namen der Eisenbahn! Wer irgend einen der zu der Vermessung nötigen Pfähle, Pflöcke und Merkzeichen auch nur auf kurze Zeit herauszieht, muß die sämtlichen Vermessungskosten zahlen. Im Namen der Eisenbahn! — Guten Abend.

Scherzbild zum Grunderwerb der Eisenbahnen aus dem Jahre 1854

Nach einem zeitgenössischen Holzschnitt

100 Jahre deutsche Eisenbahnen

Grunderwerb vor 80 Jahren

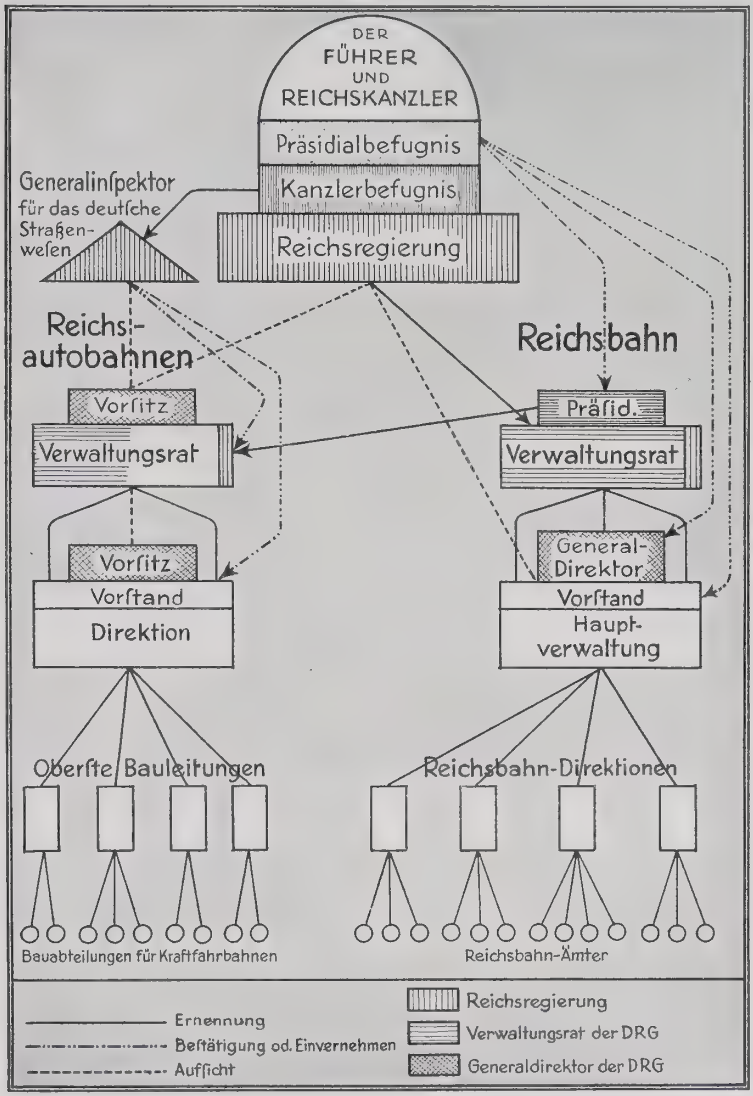
Für den Bau der ersten Eisenbahnen mußte in einem Umfange, wie man ihn bis dahin nicht kannte, im öffentlichen Interesse Grund und Boden erworben werden. Fast in allen deutschen Staaten bildete sich früh ein besonderes Enteignungsrecht heraus. Wie stark sich die Öffentlichkeit damals mit den Landankäufen der Eisenbahnen beschäftigte, zeigt obiges Scherzbild, in dem der Vermessungsdienst als Ruhestörer in einem Hause auftritt.

November 1935

18	19	20
Montag	Dienstag	Mittwoch Buß- und Bettag
SA 7.26 ☾ MA 0.00	SA 7.27 MA 0.08	SA 7.29 MA 1.16
SU 16.05 MU 12.59	SU 16.03 MU 13.12	SU 16.02 MU 13.25

Reichsbahn und Reichsautobahnen

Der Aufbau der Gesellschaft „Reichsautobahnen“



Ein ganz weitschauender Gedanke der neuen Staatsführung war es, das Unternehmen „Reichsautobahnen“ aus der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft zu entwickeln und damit von innen heraus den Gegensatz zwischen Straße und Schiene endgültig zu überbrücken. – Nach dem Gesetz übernimmt die Deutsche Reichsbahn die Verwaltung und Vertretung des neuen Unternehmens, das als einziges Unternehmen dazu berufen ist, Kraftfahrbahnen in Deutschland zu bauen und später auch zu betreiben. Die Reichsbahn erläßt auch seine Satzung. Die enge Verbundenheit der Deutschen Reichsbahn mit ihrem Tochterunternehmen kommt weiter dadurch besonders zum Ausdruck, daß der Präsident des Verwaltungsrats der Reichsbahn den Verwaltungsrat der Reichsautobahnen ernennt, und daß der Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn Vorsitzender sowohl des Verwaltungsrates als auch des Vorstandes der Reichsautobahnen ist. – Auch den finanziellen Aufbau der Reichsautobahnen hat die Deutsche Reichsbahn geschaffen, indem sie als einzige Gesellschafterin des Unternehmens das Grundkapital im vollen Betrage von 50 Millionen Reichsmark ihrem Zweigunternehmen zur Verfügung stellte. Das neue Unternehmen soll seine eigene Organisation möglichst klein halten. Seine Geschäftsstellen sind vorwiegend mit Reichsbahnbeamten besetzt, und die Stellen der Deutschen Reichsbahn besorgen in großem Umfange Geschäfte der Reichsautobahnen mit. – So sind die beiden Reichsunternehmen Reichsbahn und Reichsautobahnen organisch eine Einheit und können so am besten ihren Aufgaben, dem Verkehr zu dienen, gerecht werden.

November 1935

21	22	23
Donnerstag	Freitag	Sonnabend
SA 7.30 MA 2.24	SA 7.32 MA 3.34	SA 7.34 MA 4.45
SU 16.00 MU 13.38	SU 15.59 MU 13.53	SU 15.58 MU 14.10

Die „Feldmarschall-Hindenburg-Brücke" im Stochodgebiet, von deutschen Eisenbahnern im Weltkrieg erbaut
Bild: Reiss, München

Die Eisenbahner im Weltkrieg

Deutsche Feldeisenbahner im grauen Rock der Soldaten, in der Uniform des Beamten und im Kittel des Arbeiters haben auf allen Fronten des großen Krieges gewirkt. – Überall haben sie in stiller, selbstloser Pflichterfüllung ihren verantwortungsschweren Dienst getan, Tag und Nacht sind sie mit unermüdlicher Ausdauer auf der Lokomotive und auf der Bremse gefahren, um den kämpfenden Brüdern zu helfen, sie haben gebaut – und wieder zerstört, wenn es nottat –, und sie haben freudig ihr Leben eingesetzt, weil es um das Vaterland ging! – Deutsche Eisenbahntruppen schufen im Osten die oben dargestellte große Behelfsbrücke – die „Feldmarschall-Hindenburg-Brücke" – mit 42 m Höhe, 670 m Länge und 16000 cbm Holzverbrauch. – Auch in der Heimat sind sie aufopfernd unter Entbehrungen ihrer großen und schweren Aufgabe gerecht geworden. 70000 Bedienstete aller Dienstgrade der deutschen Eisenbahnen erfüllten als Feldeisenbahner in den schwierigsten Lagen und an den gefährdetsten Stellen der Kampffronten durch treuestes Pflichtbewußtsein und aufopfernde Hingabe den Dienst an Volk und Vaterland. – 14000 deutsche Eisenbahner haben im Feld und in der Heimat ihre Treue dem Vaterland gegenüber mit dem Tode besiegelt. Würdig und ebenbürtig stehen ihre Leistungen neben denen, die das deutsche Volk in Waffen vollbracht hat.

November
1935

24

Sonntag
Totenfest

24. 1916 Mitropa (Mitteleurop. Schlaf- und Speisewagen-A.-G.) gegründet.

SA 7.35
SU 15.57

MA 5.57
MU 14.33

Die Eisenbahner und ihre Reichsbahn

Der Fahrdienstleiter

Der Fahrdienstleiter am Fernsprecher
Bild: Seidenstücker, Berlin

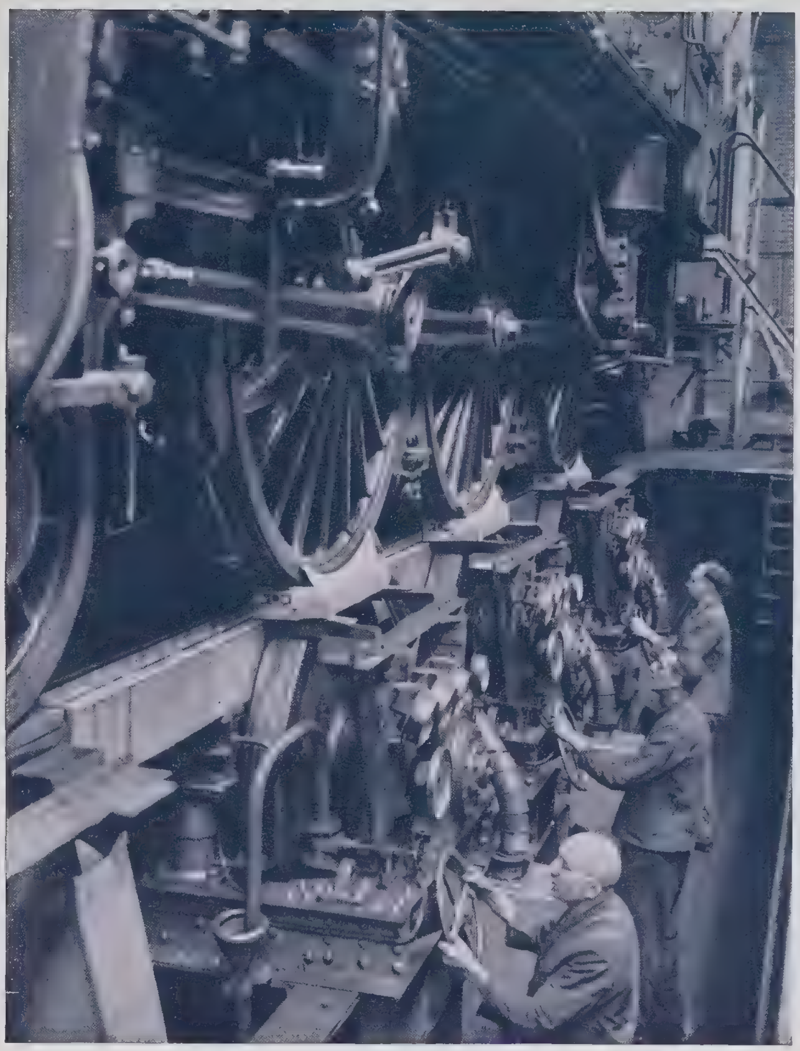
Neben dem Zugführer und dem Lokomotivführer, denen der Fahrgast der Reichsbahn während der Reise sein Leben anvertraut, ist für die Durchführung der Zugfahrt der Fahrdienstleiter der wichtigste Mann, wenn er auch für den Reisenden unsichtbar bleibt. Denn er leitet, wie seine Dienstbezeichnung treffend sagt, den Fahrdienst; in seiner Verantwortung liegt vor allem auch die Sicherheit des Betriebes. Sein Arbeitsplatz befindet sich stets im Mittelpunkt des Betriebes, auf großen Bahnhöfen im Befehlsstellwerk mit freiem Überblick über die Gleisanlagen, den er braucht, um seine Anordnungen sicher und möglichst auf Grund eigner Beobachtung treffen zu können. Durch den Fernsprecher steht er mit allen andern Betriebsstellen des Bahnhofs in Verbindung.

November 1935

25	26	27
Montag	Dienstag	Mittwoch
SA 7.37 MA 7.11	SA 7.38 MA 8.20	SA 7.40 MA 9.22
SU 15.56 MU 15.03	SU 15.55 ● MU 15.41	SU 15.54 MU 16.35

Reichsbahn und Technik

Der Lokomotivprüfstand



Im Bedienungsgang des Lokomotivprüfstandes Grunewald (Berlin)
Bild: W. Steiner, Berlin

Um die für die Entwicklung der Dampflokomotive notwendigen Erkenntnisse zu gewinnen, nützt die Reichsbahn nicht nur die Erfahrungen des Außenbetriebes aus, sondern sie führt auch Versuchsfahrten mit besonderen Meßwagen durch und stellt auf ortsfesten Prüfständen durch geeignete Meßeinrichtungen die Leistungsfähigkeit, den Dampf- und Kohlenverbrauch der einzelnen Lokomotivgattungen fest. Ein solcher, nach eigenen Entwürfen gebauter ortsfester Lokomotivprüfstand steht in der Lokomotiv-Versuchs-Abteilung Grunewald. Hier werden die Lokomotiven wie auf der freien Strecke fahrend betrieben, allerdings ohne sich auf den Schienen weiterzubewegen. Die Treibräder laufen hier auf Tragrollen ab, die durch Wasserwirbelbremsen abgebremst werden und somit den Lokomotivrädern einen Widerstand entgegensetzen, zu dessen Überwindung die Lokomotive die gleiche Arbeit braucht wie sonst zum Ziehen des Zuges. Die Zugkraft wird an einem festen Zughakenbock gemessen, an den die Lokomotive angehängt ist. Für die Beobachtung der Ergebnisse ist ein besonderer Meßraum da, in dem die gewonnenen Meßwerte durch Fernübertragung selbsttätig aufgeschrieben werden.

November 1935

30. 1846 Friedrich List in Kufstein gestorben.

28	29	30
Donnerstag	Freitag	Sonnabend
SA 7.42 MA 10.12	SA 7.43 MA 10.51	SA 7.45 MA 11.20
SU 15.53 MU 17.41	SU 15.52 MU 18.58	SU 15.52 MU 20.19

„Der Eisenbahnhof in Hannover" im Jahre 1863
Nach einem Stahlstich von E. Höfer

100 Jahre deutsche Eisenbahnen

Reichsbahndirektion Hannover

Die älteste Eisenbahnlinie im Bezirk ist die am 1. Dezember 1838 eröffnete, vom Staate Braunschweig erbaute Strecke Braunschweig-Wolfenbüttel, die gleichzeitig die erste Staatsbahn in Europa war.
Bekannt ist die eisenbahnfeindliche Politik des Königreichs Hannover, die die Landeshauptstadt von der Berührung durch eine Eisenbahn verschonen wollte. Nur auf diese Politik ist noch heute die eigenartige Linienführung mit der Betonung der Knotenpunkte Lehrte und Wunstorf zurückzuführen. Die Stadt Hannover wurde erst am 1. Dezember 1843 als Ausgangspunkt der Bahnstrecke Hannover-Lehrte an den Eisenbahnverkehr angeschlossen, nachdem am 13. März 1843 auf Grund eines Dekrets des Königs von Hannover die Königliche Eisenbahndirektion Hannover eingerichtet worden war. In rascher Folge wurden die begonnenen Strecken weiter ausgebaut und Bahnlinien von Hannover nach Bremen (1847), Harburg (1847), Minden und Kassel (1856) eröffnet. Den wichtigen Verkehr nach dem Westen vermittelte die 1843 gegründete Cöln=Mindener Eisenbahngesellschaft, während die unmittelbare Verbindung mit Berlin erst nach 1866 durch die im Jahre 1871 vollendete Berlin=Lehrter Bahn hergestellt wurde.
Immer dichter wurde das Eisenbahnnetz des Bezirks, der 1880 vorübergehend Münster, Emden, Dortmund und Kassel umfaßte. Bei der Neuorganisation 1895 wurde der Bezirk vor allem nach Westen und Süden im wesentlichen auf seine heutigen Grenzen beschränkt. Einschneidend war die mit der Auflösung der Reichsbahndirektion Magdeburg verbundene Angliederung des Magdeburger Gebietes und des Vorlandes des Nordharzes einschließlich Braunschweigs, die die Abgabe von Randstrecken an benachbarte Reichsbahndirektionen im Gefolge hatte. 1934 wurde die Strecke Bremen-Hude-Nordenham-Blexen bei Auflösung der Reichsbahndirektion Oldenburg übernommen.

Dezember 1935

1. 1838 Erste Deutsche Staatseisenbahn Braunschweig-Wolfenbüttel eröffnet.
1920 Einheitliche Frachtsätze auf deutschen Eisenbahnen.
1930 Umorganisation der Zentralämter Berlin.

1

Sonntag

SA 7.46
SU 15.51

MA 11.42
MU 21.42

Blick auf den Dortmund-Hoerder Hüttenverein, Dortmund

Bild: F. Schmieding, Dortmund

Reichsbahn und Wirtschaft

Ruhrgebiet

Das Ruhrgebiet, die Schlagader des deutschen Wirtschaftslebens, mit seiner dichten Besiedlung, seinen unzähligen Zechen und Industriewerken stellt an Eisenbahnbetrieb und -verkehr besonders hohe Anforderungen. Neben einem starken Personenverkehr zwischen Wohn- und Arbeitsstätte der werktätigen Bevölkerung, einem regen Wochenend- und Ausflugsverkehr in die Umgegend, ist ein ausgedehnter Güterverkehr zu befriedigen, der nicht allein die vielen Millionen Menschen mit Lebensmitteln zu versorgen hat, sondern bei dem es vor allem gilt, das fein verästelte Werksnetz mit den vielen Anschluß- und Werksgleisen zu bedienen. Die Werke müssen mit leeren Wagen in ausreichender Zahl beliefert werden, die beladenen Wagen sind schnellstens zu Zügen geordnet ihrer Bestimmungsstation zuzuführen. Zahlreiche große Bahnhöfe, Rangierbahnhöfe und Personenbahnhöfe, kennzeichnen den Umfang der zu leistenden Arbeit der Reichsbahn. Ein dichtes Streckennetz, meist mehrgleisige Linien, durchzieht das Gebiet und stellt die Verbindung der Bahnhöfe untereinander her und führt heraus aus dem Gewirr. 2895000 Personen werden im Monatsdurchschnitt befördert, 6643000 t Güter gefahren und 328000 leere Wagen gestellt. – Eines der bedeutendsten Werke ist das des Dortmund-Hoerder Hüttenvereins, das vor allem Walz- und Preßwerkserzeugnisse hinausschickt. Halle neben Halle reiht sich hier, in denen reiches Leben pulsiert, und auf den nebenliegenden Gleisen der Reichsbahn wickelt sich in ununterbrochener Folge der Personen- und Güterverkehr ab.

Dezember 1935

2 Montag	3 Dienstag	4 Mittwoch
SA 7.48 MA 12.02	SA 7.49 MA 12.18	SA 7.51 MA 12.35
SU 15.50 MU 23.05	SU 15.49 MU 0.00	SU 15.49 MU 0.28

Die Eröffnung der ersten Eisenbahn in Deutschland zwischen Nürnberg und Fürth am 7. Dezember 1835
Nach einem zeitgenössischen Gemälde

100 Jahre deutsche Eisenbahnen

Reichsbahndirektion Nürnberg

Die Geburtsstätte des deutschen Eisenbahnwesens liegt in Nürnberg. Das Verdienst der Städte Nürnberg und Fürth war es, die Eisenbahn, die am 27. September 1825 ihren Siegeslauf in England mit der Eröffnung der Strecke Stockton-Darlington angetreten hatte, auf deutschen Boden verpflanzt zu haben. Am 7. Dezember 1835 konnte nach Überwindung mancher Schwierigkeiten als erste deutsche Eisenbahn die Ludwigs-Bahn zwischen Nürnberg und Fürth in Betrieb genommen werden. Wenn sie auch selbst keine weitere Ausdehnung im Laufe der Zeit erfahren hatte, so regte ihr guter Erfolg doch bald zu weiteren Eisenbahnunternehmungen an. Der bayerische Staat förderte das Zustandekommen neuer Eisenbahngesellschaften, wenn er auch zunächst nicht selbst als Unternehmer auftrat. Bereits am 11. Februar 1836 wurde die Genehmigung zur Bildung eines Aktienvereins für den Bau einer Bahn Nürnberg-Bamberg-Hof erteilt. Der bayerische Staat hatte im Interesse einer einheitlichen Ausgestaltung der Eisenbahnen die technischen Vorarbeiten geleitet, und als die rasche Ausführung des Planes zu scheitern drohte, den Bau der Bahn selbst in die Hand genommen. Am 1. Oktober 1844 wurde als erste bayerische Staatsbahn die 61 km lange Teilstrecke Nürnberg-Bamberg, am 15. Oktober 1846 die Strecke Bamberg-Neuenmarkt-Wirsberg und am 1. November 1848 die Reststrecke bis Hof eröffnet. In rascher Folge wurde die Südlinie Nürnberg-Donauwörth (1849)-Augsburg-Lindau (1853) gebaut. Ihr folgte die Ludwigs-Westbahn von Bamberg über Würzburg nach Aschaffenburg (1852-1854). Der Ausbau des heutigen Hauptbahnnetzes der Reichsbahndirektion Nürnberg war bereits im Jahre 1885 nahezu durchgeführt. In der Folgezeit beschränkte sich die Neubautätigkeit auf den zweigleisigen Ausbau der Hauptbahnstrecken und den Bau von Vizinal- und Lokalbahnen. Die ersten bayerischen Bahnen dieser Art waren die Vizinalbahn Siegelsdorf-Langenzenn (1872) und die Lokalbahn Gemünden-Hammelburg (1872), die heute ebenfalls zum Reichsbahndirektionsbezirk Nürnberg gehören. Im Jahre 1916 war der Ausbau des Schienennetzes im Bezirk Nürnberg abgeschlossen. 1930 wurden ihm die meisten Strecken des vormaligen Reichsbahndirektionsbezirks Würzburg angegliedert.

Dezember 1935

5. 1906 Hauptbahnhof Hamburg eröffnet.
7. 1835 Erste deutsche Eisenbahn Nürnberg-Fürth eröffnet. (Ludwigs-Bahn.)

5 Donnerstag	6 Freitag	7 Sonnabend
SA 7.52 MA 12.52	SA 7.54 MA 13.12	SA 7.55 MA 13.37
SU 15.48 MU 1.51	SU 15.48 MU 3.16	SU 15.47 MU 4.42

148

100 Jahre deutsche Eisenbahnen

Kriegsdienst der Frau bei den deutschen Eisenbahnen

Frau im Güterzugbegleitdienst in den Kriegsjahren 1916–1918

Groß waren die Leistungen der deutschen Eisenbahner während des Krieges. Die Mobilmachung und der Aufmarsch des deutschen Feldheeres werden für sie immer ein Ruhmesblatt sein. Da es der deutschen Feldmacht gelungen war, fast überall den Krieg weit über die deutschen Grenzen in Feindesland hinauszutragen, mußten ungeheure Strecken nichtdeutscher Eisenbahnen von deutschen Eisenbahnern betrieben werden. Zur Zeit der stärksten Ausdehnung des Militäreisenbahnbetriebes, im April 1918, betrug die Gesamtlänge der in deutschem Militärbetriebe befindlichen Bahnen über 25500 km. 288000 Mann hatten die deutschen Eisenbahnen an die Front und an den Militärbetrieb jenseits der Grenzen abgegeben. Da mußte in der Heimat die Frau als Helferin des Mannes auch in den Eisenbahndienst mit einspringen. Fast in allen Zweigen des äußeren Eisenbahnbetriebsdienstes ist sie tätig gewesen. Mag es der Zugbegleitdienst, der Bahnunterhaltungsdienst, der Werkstättendienst, der Abfertigungsdienst, die Fahrkartenausgaben oder irgendein anderer Dienstposten gewesen sein. 100000 weibliche Kräfte haben während des Krieges, oft unter schwierigen Verhältnissen, Eisenbahndienst geleistet und damit zur Leistungsfähigkeit der Bahnen in den besetzten Gebieten wie in der Heimat wesentlich beigetragen.

Frauen im Pförtnerdienst in den Kriegsjahren 1916–1918

Dezember 1935

8

Sonntag

SA 7.56
SU 15.17

MA 14.09
MU 6.08

Die Eisenbahner und ihre Reichsbahn

Gleisarbeiten im Tunnel

Gleisarbeiten im Cochemer Tunnel bei Scheinwerferlicht · Strecke Koblenz–Trier

Zu den schwierigsten Arbeiten der Bahnunterhaltung gehört die Gleispflege im Tunnel. Durch die immerwährende Feuchtigkeit und durch die Rauchgase ist der Gleisverschleiß im Tunnel 3- bis 4mal so groß wie auf den normalen Strecken. Er macht daher ein Erneuern der Schienen alle 4 bis 5 Jahre notwendig. Auch muß mit Rücksicht auf die dynamischen Einwirkungen, denen die Schienen ausgesetzt sind, auf eine ganz besonders gute Gleispflege geachtet werden. Die Beschäftigung im Tunnel erfordert von den Arbeitern infolge der besonderen Schwierigkeiten – Dunkelheit, Platzbeschränkung, kalte Zugluft, Nässe, Schmutz und Rauch – große Ausdauer, Umsicht und feste Gesundheit. Häufig leiden die Tunnel an starker, langanhaltender Verqualmung. Dann müssen weitgehende Schutzmaßnahmen gegen die Einwirkung der Rauchgase auf Gesundheit und Leben der Arbeiter getroffen werden. So werden z. B. im Cochemer Tunnel, dem längsten Tunnel Deutschlands (4200 m), Gasmasken und Sauerstoffapparate bereitgehalten. Während der Verqualmung bei der Durchfahrt der Züge und in der Arbeitspause halten sich die Arbeiter in besonders eingerichteten, heizbaren Mannschaftswagen auf. Nach Beendigung der Arbeitsschicht wird den Arbeitern Gelegenheit gegeben, in Wasch- und Baderäumen sich gründlich zu reinigen und die Einwirkungen der giftigen Gase in einem Lungenlüftungsraum unschädlich zu machen.

Dezember 1935	9 Montag	10 Dienstag	11 Mittwoch
9. 1932 Elektrischer Zugbetrieb Hirschberg (Riesengebirge) – Schmiedeberg – Landeshut (Schlesien) eröffnet.	SA 7.57 MA 14.54 SU 15.46 MU 7.25	SA 7.59 ☽ MA 15.50 SU 15.46 MU 8.31	SA 8.00 MA 16.58 SU 15.45 MU 9.22

Das Fest der hundertsten Locomotive zu Chemnitz, 1858.

Nach einer zeitgenössischen Steinzeichnung

100 Jahre deutsche Eisenbahnen

100 Jahre Lokomotivbau

Fast in allen deutschen Bundesstaaten, in denen der Eisenbahnbau aufgenommen wurde, hatte sich schon früh eine heimische Lokomotivindustrie entwickelt. Die Ablieferungen von Maschinen, die sich mit der Verkehrszunahme der Eisenbahnen immer mehr steigerten, wurden von der Bevölkerung mit großer Teilnahme verfolgt.

Im Jahre 1848 hatte die sächsische Regierung die erste Lokomotive von dem Lokomotivwerk Hartmann in Chemnitz beschafft, und schon 10 Jahre später war die 100. Lokomotive fertiggestellt. Das Bild zeigt, welch festlichen Anlaß diese Abnahme der 100. Lokomotive in damaliger Zeit bedeutete.

Dezember 1935	12	13	14
	Donnerstag	Freitag	Sonnabend
	SA 8.01 MA 18.12	SA 8.02 MA 19.27	SA 8.03 MA 20.41
	SU 15.45 MU 9.59	SU 15.45 MU 10.26	SU 15.45 MU 10.47

100 Jahre deutsche Eisenbahnen

Der Böhmische Bahnhof in Dresden (1851) auf einer Meißener Porzellantasse

Holzbierkrug mit alter Lokomotive
im Verkehrsmuseum Nürnberg

Eisenbahn und Kunstgewerbe

Die Bilder zeigen eine Tasse und Dose sowie einen Krug aus der ersten Zeit der deutschen Eisenbahnen. Die Abbildungen von der Ludwigs-Bahn und alten Lokomotiven, die man hier und auf anderen Gebrauchsgegenständen aus der damaligen Zeit vorfindet, zeugen von dem großen Interesse, welches man allenthalben dem neuen Verkehrsmittel entgegenbrachte. Auch die sächsische Manufaktur in Meißen hatte es sich nicht nehmen lassen, eine Meißener Porzellantasse einer der ersten Eisenbahnen zu widmen.

Die Ludwigs-Bahn auf einer Tabaksdose

Dezember
1935

15

Sonntag

SA 8.04
SU 15.46

MA 21.51
MU 11.04

100 Jahre deutsche Eisenbahnen

Die erste Eisenbahn in Trier Anno 1860 · Alter Bahnhof
Nach einer zeitgenössischen Federzeichnung

Reichsbahndirektion Trier

Während im nördlichen Teil der Rheinprovinz um das Jahr 1840 schon mehrere Eisenbahnlinien bestanden, hatte der weiter südlich gelegene Regierungsbezirk Trier um diese Zeit noch keinen Anschluß an das Schienennetz gefunden. Zwar hatte man hier schon seit längerer Zeit den Anschluß an das im Entstehen begriffene deutsche Eisenbahnnetz betrieben, jedoch blieben diese Bemühungen lange Jahre hindurch ohne Erfolg. Endlich wurde durch König Friedrich Wilhelm IV. am 25. Juni 1856 der Bau einer Eisenbahn von Saarbrücken nach Trier und ihr Anschluß an die Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahn genehmigt. Noch im Spätherbst des Jahres wurde der Bahnbau gleichzeitig an mehreren Stellen in Angriff genommen und so gefördert, daß am 16. Dezember 1858 die 40 km lange Strecke Merzig-Saarbrücken zunächst betrieben werden konnte. Die weitere 47 km lange Strecke Merzig-Trier konnte wegen der beim Bau des Mettlacher Tunnels zu überwindenden Schwierigkeiten erst im Mai 1860 dem Betriebe übergeben werden. Fast gleichzeitig mit der Fertigstellung der Saarbahn wurde die Rhein-Nahe-Eisenbahn ins Leben gerufen. 1856 wurde die Genehmigung zum Bau erteilt. Nach einer Bauzeit von 4 Jahren konnte die Gesamtstrecke am 1. Mai 1860 dem Betrieb übergeben werden. Die Bahn galt als eine der bedeutendsten Leistungen der damaligen Eisenbahnbaukunst, da sie die zahlreichen Geländeschwierigkeiten auf einer Strecke von 142 km durch 48 große Brücken und 15 Tunnels überwinden mußte.

In den sechziger Jahren folgte der Ausbau der Linie Trier-Köln durch die Eifel. Der Bau wurde von der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft durchgeführt. Am 15. November 1870 wurde die Strecke Köln-Gerolstein und am 18. Januar 1871 die Strecke Gerolstein-Trier West eröffnet. Hiermit war eine durchgehende Schienenverbindung zwischen den Städten Saarbrücken und Köln über Trier hergestellt. - Der Deutsch-französische Krieg 1870/71 zeitigte den Bau der Moselbahn von Koblenz über Trier nach Metz. Allerdings konnte erst 1876 mit dem Bau begonnen und 1879 die gesamte Strecke eröffnet werden. Die Moselbahn ist eine der baulich interessantesten und landschaftlich schönsten Strecken Deutschlands.

Die Reichsbahndirektion Trier ist aus der 1859 in St. Johann-Saarbrücken eingesetzten Eisenbahndirektion entstanden, deren Bestehen die Unterstellung des Saargebiets unter eine Völkerbundsregierung 1920 ein Ende setzte. Ihr Sitz mußte aus dem Saargebiet heraus nach Trier verlegt werden. Durch Geschichte und Verkehrsbeziehung sind die Bahnen des Bezirks Trier mit den Saarbahnen eng verbunden, deren Rückkehr sie sehnlich erwarten.

Dezember 1935

16. 1858 Erste Teilstrecke der Linie Saarbrücken–Trier in Betrieb genommen.
1868 Strecke Hanau–Bebra in Betrieb genommen.

16	17	18
Montag	Dienstag	Mittwoch
SA 8.05 MA 23.01	SA 8.06 ☾ MA 0.00	SA 8.07 MA 0.09
SU 15.46 MU 11.17	SU 15.46 MU 11.31	SU 15.46 MU 11.44

100 Jahre deutsche Eisenbahnen

Reichsbahndirektion Erfurt

Die erste Eisenbahnstrecke in Thüringen wurde am 19. Dezember 1846 mit der 55 km langen Teilstrecke Weißenfels–Weimar durch die „Thüringische Eisenbahngesellschaft" eröffnet, aus der sich später eine Verbindung von Halle über Erfurt nach Kassel entwickelte. Auch hier nahm bis in die 70er Jahre das private Eisenbahnnetz ständig zu. Die Werra-Eisenbahngesellschaft (1858), die Nordhausen-Erfurter Eisenbahngesellschaft (1869), die Saal-Eisenbahngesellschaft (1874), die Weimar-Geraer Eisenbahngesellschaft (1876) waren die wichtigsten Unternehmen, die die Grundlage für das heute so ausgedehnte Thüringer Eisenbahnnetz bildeten. Mit dem 5. April 1882 errichtete Preußen nach Ankauf der Thüringischen Eisenbahngesellschaft eine Eisenbahndirektion in Erfurt, und bald erstreckte sich ihr Bezirk im Westen bis Kassel, im Norden bis Güterglück und Berlin, im Osten bis Guben und Sorau weit über den heutigen Bereich hinaus. – Bei der Neuorganisation der preußischen Staatseisenbahnen im April 1895 wurde das Netz verkleinert. Durch den Erwerb weiterer Privatbahnen und durch zahlreiche Neubauten wuchs das Netz der Eisenbahndirektion Erfurt wieder an. Die Grenzen ihres Gebiets haben sich seit 1895 nur unwesentlich geändert.

Blick aus der Bahnhofstraße in Erfurt gegen die „Hohe Batterie"
Nach einer Zeichnung von Corsch

Dezember 1935

19. 1856 Erste thüringische Eisenbahn Weimar–Weißenfels eröffnet.
20. 1897 Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft geht an Preußen über.

19	20	21
Donnerstag	Freitag	Sonnabend
SA 8.07 MA 1.18	SA 8.08 MA 2.27	SA 8.08 MA 3.39
SU 15.46 MU 11.58	SU 15.47 MU 12.14	SU 15.47 MU 12.34

Oberwiesenthal (Erzgebirge) mit Fichtelberg · Strecke Cranzahl–Oberwiesenthal

Mit der Reichsbahn durch deutsche Lande

Ins sächsische Erzgebirge

Am Fuße der höchsten Erhebung des sächsischen Erzgebirges, des Fichtelberges, hart an der böhmischen Grenze liegt in 900–1100 m Höhe der Wintersportplatz und Kurort Oberwiesenthal. Oberwiesenthal, die höchstgelegene Stadt Deutschlands, ist mit dem Gipfel des Fichtelberges durch eine 1250 m lange Seilschwebebahn verbunden. Im Winter herrscht hier regstes Sportleben. Zu der Entwicklung Oberwiesenthals als Erholungsstätte hat die im Anschluß an die Linie Chemnitz-Cranzahl um die Jahrhundertwende eröffnete Schmalspurbahn Cranzahl–Oberwiesenthal wesentlich beigetragen. Sie bringt den Besucher heute in 3/4stündiger Fahrt bequem und sicher ans Ziel und bewältigt an schönen Wintersportsonntagen in wenigen Abendstunden auch den nach Tausenden zählenden Rückstrom.

Dezember 1935	**22** Sonntag	
22. 1868 Eisenbahnstrecke Meißen–Borsdorf eröffnet.	SA 8.09 SU 15.47	MA 4.51 MU 13.00

Weihnachtsbaum in der Schalterhalle des Bahnhofs Karlsruhe

Weihnachten auf dem Bahnhof

Auch dem Reisenden, der zur Weihnachtszeit sich unterwegs befindet, und dem Eisenbahner, der am Heiligen Abend seinen Dienst versehen muß, soll, fern von Hause, ein Weihnachtsbaum erstrahlen.

Dezember 1935

23	24	25
Montag	Dienstag	Mittwoch Christfest
SA 8.09 MA 6.03 SU 15.48 MU 13.35	SA 8.10 MA 7.08 SU 15.49 MU 14.23	SA 8.10 MA 8.05 SU 15.49 MU 15.25

100 Jahre deutsche Eisenbahnen

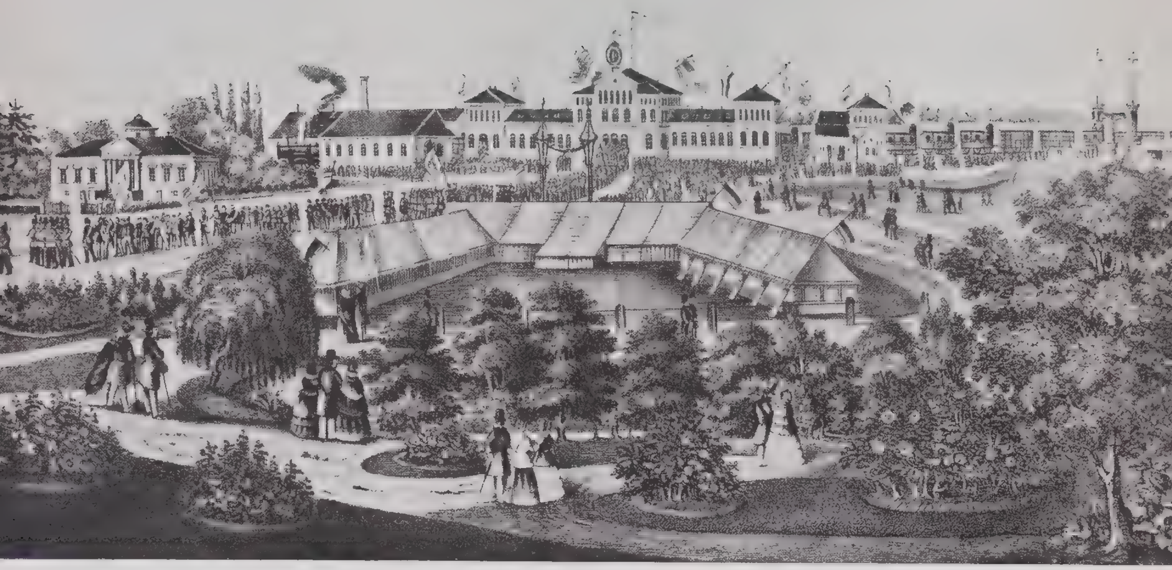
Weichenhebel von ehedem

Ein Stilleben auf dem winterlichen nächtlichen Bahnhof! Fremd, allzu leicht und einfach gebaut erscheinen uns die Stellhebel der Weichen, die im Freien, neben dem Läutewerk aufgestellt sind. Sie stammen aus einem früheren Jahrzehnt, als man auch bei der Eisenbahn noch mit technisch einfachen Einrichtungen auskam, als die Geschwindigkeit noch nicht so sehr das Feld beherrschte wie heute. Wir finden sie heute fast nur noch in Museen; der technische Fortschritt ist über sie hinweggegangen.

Nächtliches Stilleben am Läutewerk

Dezember 1935

26	27	28
Donnerstag 2. Weihnachtstag	Freitag	Sonnabend
SA 8.11 MA 8.49 SU 15.50 MU 16.40	SA 8.11 MA 9.22 SU 15.51 MU 18.03	SA 8.11 MA 9.48 SU 15.52 MU 19.28



Der Festzug der Göttinger zur Eröffnung der Bahnstrecke Alfeld–Göttingen am 31. Juli 1854
Nach einer zeitgenössischen Steinzeichnung

100 Jahre deutsche Eisenbahnen

Reichsbahndirektion Kassel

Die älteste Bahn im Bezirk, die 1848 eröffnet wurde, war die Friedrich=Wilhelm=Nordbahn, die später den Namen Hessische Nordbahn erhielt und deren Verwaltung und Betrieb am 1. Januar 1868 von der Bergisch=Märkischen Eisenbahngesellschaft übernommen wurde. Sie umfaßte die Strecken Kassel-Bebra und Kassel-Warburg. Von ihr wurde auch die Stichbahn nach Karlshafen, die der Wettbewerbspolitik Kurhessens gegen das Königreich Hannover dienen sollte, erbaut. Die von Kassel nach Frankfurt (Main) führende Main=Weser=Bahn wurde vom ehemaligen Kurfürstentum Hessen, Großherzogtum Hessen und der freien Stadt Frankfurt (Main) 1847–1849 als Staatsbahn gebaut und ging 1866 in preußischen Besitz über. Die Cöln=Minden=Thüringer Eisenbahngesellschaft mußte 1848 den Bau der Strecke Hamm–Soest–Paderborn einstellen. Der Bau und Betrieb wurde von Preußen durch die Westfälische Eisenbahn übernommen. 1850 wurde Soest–Paderborn, 1853 Paderborn–Warburg fertig. Die Strecke Altenbeken–Holzminden wurde als Staatsbahn von Preußen gebaut, die Strecke Holzminden–Kreiensen, die in ihrer Linienführung peinlichst hannoversches Gebiet zu vermeiden sucht, wurde vom ehemaligen Herzogtum Braunschweig als Staatsbahn erbaut. 1869 ging sie auf die Braunschweigische Eisenbahngesellschaft über, bis sie 1884 von Preußen übernommen wurde. Die Hannoversche Südbahn, die durch das Leinetal über Göttingen nach Kassel führt, war vom Königreich Hannover als Staatsbahn gebaut worden und ging 1866 auf Preußen über. Bei der Neuorganisation 1895 entstand die Eisenbahndirektion Kassel mit fast denselben Bezirksgrenzen, die sie noch heute hat.

Dezember 1935

29

Sonntag

29. 1848 Erste Bahn in Kurhessen eröffnet.
1871 Einheitliches Betriebs= und Bahnpolizeireglement für deutsche Eisenbahnen.

SA 8.11
SU 15.53

MA 10.08
MU 20.52

Bild: Fr. Eschen, Berlin-Wilmersdorf

Abfahrt ins neue Jahr!

Dezember
1935

Dezember 1935	30	31
	Montag	Dienstag Silvester
	SA 8.11 MA 10.25 SU 15.53 MU 22.16	SA 8.11 MA 10.42 SU 15.54 MU 23.39

Inhaltsverzeichnis
des Deutschen Reichsbahn-Kalenders 1935

(Die Zahlen bezeichnen die Seiten)

100 Jahre deutsche Eisenbahnen

Reichsbahndirektion

Altona 56
Augsburg 107
Berlin 116
Die Berliner „S“-Bahn 87
Breslau 63
Dresden 21
Erfurt 154
Essen 59
Frankfurt (Main) 41
Halle (Saale) 4
Hannover 146
Karlsruhe 112
Kassel 158
Köln 93
Königsberg (Preußen) 94
Ludwigshafen 72
Mainz 45
München 104
Münster (Westfalen) 135
Nürnberg 148
Oldenburg 88
Oppeln 75
Osten in Frankfurt (Oder) 128
Regensburg 44
Schwerin 126
Stettin 100
Stuttgart 129
Trier 153
Wuppertal (Elberfeld) 115

Das älteste **Bahnhofs**gebäude in Deutschland 40
Bahnhofswirtschaft vor 90 Jahren 71
100 Jahre Eisenbahn**bau** 11
Besatzungszeit der Franzosen 111
Die **Bodensee**schiffahrt der Reichsbahn 79
Eisenbahn**brücken**bau vor 87 Jahren 66
100 Jahre Eisenbahn**brücken**bau 18
100 Jahre Eisenbahn**brücken**bau 136
100 Jahre deutsche **Eisenbahner** 13
100 Jahre deutsche **Eisenbahner** 73
100 Jahre deutsche **Eisenbahner** 130
Die **erste** deutsche **Eisenbahn** zwischen Nürnberg und Fürth mit Pferde- und Dampfbetrieb 3
Die ersten **Fahrkarten** 89
Alte **Fahrpläne** 32
Fernmeldewesen vor 80 Jahren 114
Kriegsdienst der **Frau** bei den deutschen Eisenbahnen 149
Geschwindigkeitsrekord vor 30 Jahren 12
Gleisanschlüsse vor 40 Jahren 30
Grunderwerb vor 80 Jahren 141
Güterbeförderung in der Frühzeit der deutschen Eisenbahnen 20
Die Eisenbahn in der **Karikatur** 85
Die **„Kleinstaaterei“** in der Eisenbahngeschichte 16
Die Eisenbahner im **Weltkrieg** 143
Kriegsdienst der Frau bei den deutschen Eisenbahnen 149
Eisenbahn und **Kunst**gewerbe 152
Kursbücher einst und jetzt 54
Verkehrsgebiet **Leipzig** 120
Friedrich **List** 2
100 Jahre **Lokomotiv**bau 8
100 Jahre **Lokomotiv**bau 27
100 Jahre **Lokomotiv**bau 35
100 Jahre **Lokomotiv**bau 47
100 Jahre **Lokomotiv**bau 151
Personentarife von ehedem 121
Eisenbahn und **Postkutsche** 6
Eisenbahnfahrt über den **Rhein** in drei Zeitabschnitten 91
„Eisenbahn-**Scene**“ 118
Ein **Schnellzug** auf öffentlicher Straße 26
Ehemalige **Taunusbahn** 23
Traditionspflege 9
100 Jahre Eisenbahn**wagen**bau 24
100 Jahre Eisenbahn**wagen**bau 132
Ein elektrischer Vorläufer der heutigen **Wannseebahn** 138
Wegeübergänge vor 90 Jahren 69
Weichenhebel von ehedem 157
Werbedienst von einst 37
Werkstättendienst einst und jetzt 50

Mit der Eisenbahn durch deutsche Lande

Eisenbahnfahrt ins **Erzgebirge** im vorigen Jahrhundert 83
Nach **Nürnberg** vor 85 Jahren 52
Durchs **Oberrheintal** vor 80 Jahren 125
Vor 80 Jahren durch die **Pfalz** 62
Von Halle ins **Saaletal** vor 89 Jahren 34

Die Reichsbahn im neuen Staat

Reichsbahn und **Arbeits**beschaffung 36
Reichsbahn und **Arbeits**dienst 84
Die neue **Dienst-** und Lohnordnung für die Reichsbahnarbeiter 57
Der **„Diplomatenzug“** 108
Zum **Erntedanktag** des deutschen Volkes 122
Die Beförderung des **Maibaumes** der Berliner vom Schwarzwald nach der Reichshauptstadt 51
Der Eisenbahner am **Nationalfeiertag** des deutschen Volkes 53
Betriebsleistungen der Reichsbahn zum Reichs**parteitag** 1934 99
Die Berliner Nord-Süd-**S-Bahn** 38

Die Eisenbahner und ihre Reichsbahn

Auskunftsdienst 78
Der Bahnwärter als **Blumenfreund** 113
Der Stellwerkmeister als **Blumenfreund** 139
Der **Fahrdienstleiter** 144
Der **Gepäckträger** 90
Gleisarbeiten im Tunnel 150
Beim **Gleis**bau 117
Der Eisenbahner als **Kleinwirt** 97
Der **Lokomotiv**heizer 127
Dem Gedenken **Merkls** und **Drexels** 70
Der deutsche Eisenbahner als **Sportsmann** 137
Der **Stellwerk**schlosser 42
Werbedienst zur Faschingszeit 29

Aus dem Betriebe der Reichsbahn

Die **Bahnschranke** 28
Das **Fernmeldewesen** der Reichsbahn 5
Ein **Idyll** neben dem Gleise 39
Der **Kraftwagen** bei der Reichsbahn 61
Weihnachten auf dem Bahnhof 156
Die Reichsbahn im **Winter** 17

Technisches von der Reichsbahn

Stahl**brückenbau** 140
Das neue **Empfangsgebäude** Oberhausen (Rheinland) 134
Der neue **Hafenbahnhof** in Friedrichshafen 64
Das neue Gesicht der **Lokomotive** 31
Der Motor in der **Oberbau**unterhaltung 105
Der Lokomotiv**prüfstand** 145
Der **Rügendamm** 82
Schnelltriebwagen der Reichsbahn 74
Das **Straßenfahrzeug** der deutschen Reichsbahn 33
Das Gesicht der **Strecken** 67

Mit der Reichsbahn durch deutsche Lande

Zum **Abstimmungstag** im **Saargebiet** 7
Ins **Allgäu** 95
In die bayrischen **Alpen** 80
An die **Danziger Bucht** 92
Ins **Erzgebirge** 109
Ins sächsische **Erzgebirge** 155
In die **Ferien!** 81
In die **Grenzmark** Posen-Westpreußen 98
Ins **Inntal** 48
Durch die **Mark Brandenburg** 123
Durch **Masuren** 55
In die **Neumark** 110
Zwischen **Oberrhein** und Donautal 133
Durch **Oberschlesiens Wälder** 131
Durchs märkische **Oderland** 86
Durchs preußische **Ordensland** 106
Gen **Osten** 25
Grenzlandfahrt im **Osten** 58
Ostpreußen 101
Ins **ostpreußische** Oberland 96
Auf der **ostpreußischen** Südbahn 77
Durch **Pommerland** 119
An den deutschen **Rhein** 103
Ins Wochenende zum **Scharmützelsee** 68
Durchs **Schlesierland** 43
Ins **schlesische** Grenzgebirge 19
In den **Thüringer Wald** 10
In die **westliche Grenzmark** 46

Reichsbahn und Wirtschaft

Großgüterwagen im oberschlesischen Bergbaugebiet 15
Ruhrgebiet 147
Deutsche **Verkehrs-Kredit-Bank** 14

Die Reichsbahn in der Zusammenarbeit der Verkehrsmittel

Motorisierung bei der **Lübeck-Büchener** Eisenbahn 124
Der Aufbau der Gesellschaft **„Reichsautobahnen“** 142
Von München auf die **Zugspitze** 102

Allgemeines

Abfahrt ins neue Jahr! 159
Von Blumen und Bäumen am Bahndamm 65
Fahrten ins Blaue 76
Reichsbahn und Gartenschmuck 49
Die Reichsbahnzentrale für den deutschen Reiseverkehr (RDV) 22

Kalendarium 1935

Januar					
So.		6	13	20	27
Mo.		7	14	21	28
Di.	1	8	15	22	29
Mi.	2	9	16	23	30
Do.	3	10	17	24	31
Fr.	4	11	18	25	
Sa.	5	12	19	26	

Februar					
So.		3	10	17	24
Mo.		4	11	18	25
Di.		5	12	19	26
Mi.		6	13	20	27
Do.		7	14	21	28
Fr.	1	8	15	22	
Sa.	2	9	16	23	

März						
So.		3	10	17	24	31
Mo.		4	11	18	25	
Di.		5	12	19	26	
Mi.		6	13	20	27	
Do.		7	14	21	28	
Fr.	1	8	15	22	29	
Sa.	2	9	16	23	30	

April					
So.		7	14	21	28
Mo.	1	8	15	22	29
Di.	2	9	16	23	30
Mi.	3	10	17	24	
Do.	4	11	18	25	
Fr.	5	12	19	26	
Sa.	6	13	20	27	

Mai					
So.		5	12	19	26
Mo.		6	13	20	27
Di.		7	14	21	28
Mi.	1	8	15	22	29
Do.	2	9	16	23	30
Fr.	3	10	17	24	31
Sa.	4	11	18	25	

Juni						
So.		2	9	16	23	30
Mo.		3	10	17	24	
Di.		4	11	18	25	
Mi.		5	12	19	26	
Do.		6	13	20	27	
Fr.		7	14	21	28	
Sa.	1	8	15	22	29	

Juli					
So.		7	14	21	28
Mo.	1	8	15	22	29
Di.	2	9	16	23	30
Mi.	3	10	17	24	31
Do.	4	11	18	25	
Fr.	5	12	19	26	
Sa.	6	13	20	27	

August					
So.		4	11	18	25
Mo.		5	12	19	26
Di.		6	13	20	27
Mi.		7	14	21	28
Do.	1	8	15	22	29
Fr.	2	9	16	23	30
Sa.	3	10	17	24	31

September					
So.	1	8	15	22	29
Mo.	2	9	16	23	30
Di.	3	10	17	24	
Mi.	4	11	18	25	
Do.	5	12	19	26	
Fr.	6	13	20	27	
Sa.	7	14	21	28	

Oktober					
So.		6	13	20	27
Mo.		7	14	21	28
Di.	1	8	15	22	29
Mi.	2	9	16	23	30
Do.	3	10	17	24	31
Fr.	4	11	18	25	
Sa.	5	12	19	26	

November					
So.		3	10	17	24
Mo.		4	11	18	25
Di.		5	12	19	26
Mi.		6	13	20	27
Do.		7	14	21	28
Fr.	1	8	15	22	29
Sa.	2	9	16	23	30

Dezember					
So.	1	8	15	22	29
Mo.	2	9	16	23	30
Di.	3	10	17	24	31
Mi.	4	11	18	25	
Do.	5	12	19	26	
Fr.	6	13	20	27	
Sa.	7	14	21	28	

Osterfest: 21. April 1935 · Pfingstfest: 9. Juni 1935 · Weihnachtsfest: 25. Dezember 1935

Kalendarium 1936

Januar					
So.		5	12	19	26
Mo.		6	13	20	27
Di.		7	14	21	28
Mi.	1	8	15	22	29
Do.	2	9	16	23	30
Fr.	3	10	17	24	31
Sa.	4	11	18	25	

Februar					
So.		2	9	16	23
Mo.		3	10	17	24
Di.		4	11	18	25
Mi.		5	12	19	26
Do.		6	13	20	27
Fr.		7	14	21	28
Sa.	1	8	15	22	29

März					
So.	1	8	15	22	29
Mo.	2	9	16	23	30
Di.	3	10	17	24	31
Mi.	4	11	18	25	
Do.	5	12	19	26	
Fr.	6	13	20	27	
Sa.	7	14	21	28	

April					
So.		5	12	19	26
Mo.		6	13	20	27
Di.		7	14	21	28
Mi.	1	8	15	22	29
Do.	2	9	16	23	30
Fr.	3	10	17	24	
Sa.	4	11	18	25	

Mai						
So.		3	10	17	24	31
Mo.		4	11	18	25	
Di.		5	12	19	26	
Mi.		6	13	20	27	
Do.		7	14	21	28	
Fr.	1	8	15	22	29	
Sa.	2	9	16	23	30	

Juni					
So.		7	14	21	28
Mo.	1	8	15	22	29
Di.	2	9	16	23	30
Mi.	3	10	17	24	
Do.	4	11	18	25	
Fr.	5	12	19	26	
Sa.	6	13	20	27	

Juli					
So.		5	12	19	26
Mo.		6	13	20	27
Di.		7	14	21	28
Mi.	1	8	15	22	29
Do.	2	9	16	23	30
Fr.	3	10	17	24	31
Sa.	4	11	18	25	

August						
So.		2	9	16	23	30
Mo.		3	10	17	24	31
Di.		4	11	18	25	
Mi.		5	12	19	26	
Do.		6	13	20	27	
Fr.		7	14	21	28	
Sa.	1	8	15	22	29	

September					
So.		6	13	20	27
Mo.		7	14	21	28
Di.	1	8	15	22	29
Mi.	2	9	16	23	30
Do.	3	10	17	24	
Fr.	4	11	18	25	
Sa.	5	12	19	26	

Oktober					
So.		4	11	18	25
Mo.		5	12	19	26
Di.		6	13	20	27
Mi.		7	14	21	28
Do.	1	8	15	22	29
Fr.	2	9	16	23	30
Sa.	3	10	17	24	31

November					
So.	1	8	15	22	29
Mo.	2	9	16	23	30
Di.	3	10	17	24	
Mi.	4	11	18	25	
Do.	5	12	19	26	
Fr.	6	13	20	27	
Sa.	7	14	21	28	

Dezember					
So.		6	13	20	27
Mo.		7	14	21	28
Di.	1	8	15	22	29
Mi.	2	9	16	23	30
Do.	3	10	17	24	31
Fr.	4	11	18	25	
Sa.	5	12	19	26	

Osterfest: 12. April 1936 · Pfingstfest: 31. Mai 1936 · Weihnachtsfest: 25. Dezember 1936

9. Jahrgang

Deutscher Reichsbahn=Kalender 1935

Herausgegeben vom Pressedienst der Deutschen Reichsbahn
Verlag: Konkordia=Verlag Reinhold Rudolph, Leipzig

Printed in Germany

Druck von F. A. Brockhaus, Leipzig